

PD-ABP-031
93808

DEVTECH

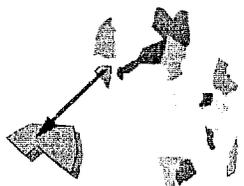
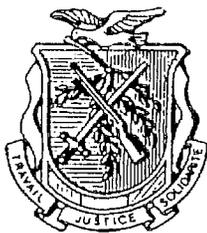
IMPACT DES PISTES RURALES

RAPPORT DÉFINITIF

Préparé par

**DEVTECH SYSTEMS, INC.
1629 K STREET, NW
SUITE 1000
WASHINGTON, DC 20006
PHONE: 202/296-8849
FAX: 202/296-4884**

NOVEMBRE 1996



Impact des Pistes Rurales

(Projet National d'Infrastructure Rurale 1991-1996)

Boubacar Sidiki Diawara

Chef Section Suivi-Evaluation

Boubacar Sidiki Barry

Ingénieur DNGR

Bernard Delaine

Conseiller Technique

DevTech

Zaoro Dalla Goumou

Ingénieur DNGR

Mamadou Diakité

Ingénieur DNGR

TABLE DES MATIERES

RESUME	v
INTRODUCTION	1
I.- METHODOLOGIE	3
1. - Détermination des indicateurs d'impact	3
2. - Elaboration des enquêtes, et préparation des questionnaires.	5
3. - Formation du Personnel des BTGR et des préfectures.	8
4. - Choix des sites d'enquêtes.	8
II.- CONSTITUTION D'UNE BASE DE DONNEES.	11
III. - ANALYSE DES RESULTATS	15
1. Impact sur les marchés	15
2. Impact sur la production agricole	29
3. Impact sur la population rurale	35
4. Impact sur les PME	47
5. Impact Institutionnel	55
6. Impact sur l'environnement.	77
Annexes	81

Liste des Tableaux

Tableau n° 1	Trafic pour le marché	16
Tableau n° 2	Nombre de personnes au marché	17
Tableau n° 3	Nombre de transporteurs	19
Tableau n° 4	Temps de parcours	20
Tableau n° 5	Vitesse horaire moyenne	21
Tableau n° 6	Coût Tonne/marchandise	22
Tableau n° 7	Coût transport passager	23
Tableau n° 8	Nombre de commerçants sur le marché	24
Tableau n° 9	Commercialisation des produits agricoles	25
Tableau n° 10	Nombre d'étalagistes sur le marché	26
Tableau n° 11	Nombre de tickets de taxe	27
Tableau n° 12	Nombre de mois sans trafic	28
Tableau n° 13	Superficies emblavées	29
Tableau n° 14	Cultures fruitières	30
Tableau n° 15	Elevage Bovin	31
Tableau n° 16	Elevage ovin	31
Tableau n° 17	Elevage Caprin	32
Tableau n° 18	Volaille	32
Tableau n° 19	Organisation de la production	33
Tableau n° 20	Trafic Hebdomadaire	35
Tableau n° 21	Pourcentage des villages ayant un centre de santé	40
Tableau n° 22	Pourcentage de villages ayant des forages	41
Tableau n° 23	Nombre de maisons couvertes en tôles	42
Tableau n° 24	Ensemble des indicateurs d'impact sur la population	44
Tableau n° 25	Situation des formations à l'UME en 1994	49
Tableau n° 26	Formations Théoriques données par l'UME en 1995	50
Tableau n° 27	Formations Pratiques	50
Tableau n° 28	Effectif des stagiaires des PME	51
Tableau n° 29	PME Enregistrées auprès de la DNGR	51
Tableau n° 30	Liste des marchés aux actions communautaires	52
Tableau n° 31	Ressources Humaines de la DNGR	56
Tableau n° 32	Secteur d'intervention et origine de l'assistance technique	57
Tableau n° 33	Coût des formations en US \$ selon les sites	59
Tableau n° 34	Volume des Formations	61
Tableau n° 35	Nombre de Bénéficiaires ayant reçu une formation	63
Tableau n° 36	Travaux exécutés en HIMO sous financement IDA	65
Tableau n° 37	Construction et Rénovation de Bureaux	66
Tableau n° 38	Comparaison des équipements entre 1991 et 1995	67
Tableau n° 39	Equipements de la DNGR	68
Tableau n° 40	Nombre d'appels d'offres préparés par la DNGR	71
Tableau n° 41	Liste des gros marchés passés de 1991 à 1995	72
Tableau n° 42	Nombre des marchés aux actions communautaires avec les PME	73

Liste des Abréviations

AFVP:	Association Française des Volontaires du Progrès
BIT:	Bureau International du Travail
BTGR:	Bureau Technique du Génie Rural
CEE:	Communauté Economique Européenne
DAO:	Dossier d'Appel d'Offres
DAP:	Dispositif d'Appui/Promotion
DEP:	Division Etudes et Planification
DNGR:	Direction Nationale du Génie Rural
DPDRE:	Direction Préfectorale du Développement Rural et de l'Environnement
FG:	Franc Guinéen
HIMO:	Haute Intensité de Main d'Oeuvre
IDA:	Association Internationale du Développement
OCPH:	Organisation Catholique pour la Promotion Humaine
ONG:	Organisation Non Gouvernementale
PASE:	Programme d'Ajustement Structurel de l'Education
PME:	Petites et Moyennes Entreprises
PNIR:	Projet National d'Infrastructure Rural
RC2:	Relance Caféière 2ème phase
SNAPE:	Service National d'Aménagement des Points d'Eau
SPGR:	Section Préfectorale du Génie Rural
TP:	Travaux Publics
UME:	Unité Ecole Mobile
USAID:	Agence Américaine pour le Développement International

RESUME

Les Objectifs de l'USAID, en finançant une assistance technique auprès du Génie Rural, étaient de développer au sein de la DNGR un système permanent de suivi-évaluation pour mesurer l'impact des pistes rurales. Le système mis en place depuis trois ans a permis effectivement de mesurer ces impacts, dont les résultats font l'objet de la présente publication. Ces études se sont réalisées à raison de deux enquêtes par an, sur les 56 sites qui ont été sélectionnés. Dans cette publication, nous ne présenterons que les résultats portant sur les pistes témoins, et les 22 pistes réhabilitées à ce jour.

Il ressort de cette étude que les impacts sont positifs, et que les objectifs recherchés par le PNIR sont en bonne voie de réalisation: on assiste effectivement à un accroissement du volume des produits et des biens commercialisés entre les zones désenclavées, un accroissement du pourcentage commercialisé de la production des agriculteurs, et un volume plus important de transport commercial à un prix moindre.

L'impact sur les marchés et la commercialisation (*l'objectif même du Projet*) des produits agricoles est considérable. En l'espace de trois ans, le trafic pour le marché a été multiplié par 6, le nombre de personnes sur les marchés a plus que doublé, ainsi que le nombre des transporteurs et des commerçants. Le nombre de tickets de taxes sur les marchés a été multiplié par 3, indiquant nettement la progression des échanges. Le volume des produits agricoles vendus sur les marchés a quintuplé, le temps de parcours a été divisé par 6, la vitesse moyenne passant de 6 km/h. à 35 Km/h. Il en est résulté une diminution de moitié des coûts de transport, aussi bien marchandises que passagers, et le trafic n'est plus interrompu pendant la saison des pluies. Toute l'année, ces villages qui étaient totalement enclavés sont maintenant reliés avec le monde extérieur. Autant d'indicateurs qui sont demeurés pratiquement inchangés sur les pistes témoins. Bref, la convergence de tous ces indicateurs met clairement en évidence l'Impact positif apporté par la réhabilitation des pistes sur les marchés et la commercialisation des produits agricoles. Une analyse de régression multiple indique le coefficient de corrélation $R^2 = .84$, en considérant tous ces indicateurs comme variables indépendantes, et prenant comme variable dépendante le coût du transport. On peut d'ores et déjà affirmer sans ambiguïté, que les objectifs finaux du Projet: faciliter l'accès aux marchés des producteurs ruraux, sont amplement réalisés.

L'Impact sur la Production Agricole (*but du Projet*) s'est manifesté timidement la deuxième année, les populations ayant manifesté clairement leur intention de remettre en valeur des plantations et des terres depuis longtemps abandonnées. Mais cet impact ne peut être perçu qu'à long terme, car il faut du temps et des moyens pour développer la production. La troisième année, l'impact aussi bien sur les superficies cultivées que sur les productions vendues se manifeste pleinement, avec une augmentation de 61 et 113% respectivement. Cela peut paraître insuffisant, mais il faut rappeler que les pistes ne sont qu'un des nombreux facteurs qui influencent la production agricole, les plus importants étant la diffusion de nouvelles technologies, la disponibilité des intrants et l'accès au crédit. Mais des changements apparus reflètent clairement l'attitude des agriculteurs qui avaient tous promis d'augmenter les superficies cultivées, dès lors qu'une des contraintes majeures serait levée: l'impossibilité où ils étaient jusque là d'écouler leur production. Déjà des coopératives et des groupements de producteurs sont en cours de formation, signe d'une plus grande activité et gage d'une volonté de bien mettre à profit le potentiel agricole de la région.

L'Impact sur la population rurale est positif sous bien des rapports: les services se sont développés d'une manière significative, avec la présence effective des fonctionnaires nommés dans ces villages. Les populations ont plus facilement accès aux soins de santé et à l'éducation pour les enfants: 77 % des villages situés le long des pistes réhabilitées ont maintenant un centre de santé, contre 29% avant la réhabilitation. 95 % ont des écoles, (46% avant) et 86 % ont des forages pour l'eau potable, contre 34 % seulement avant la réhabilitation.. Ces changements sont particulièrement appréciés des femmes, car c'est à elles qu'incombent ses responsabilités. Les échanges commerciaux se sont multipliés, le trafic hebdomadaire ayant été multiplié par 6. Les déplacements sont dès lors beaucoup plus faciles, les temps et les coûts de transport ont nettement diminué, autant d'éléments fort appréciés des populations. Dans tous les villages, elles expriment leur grande satisfaction en affirmant que c'est la vie qui renaît, et après tant d'années d'abandon et de frustration, tous les espoirs d'une vie moins dure leur sont permis.

L'impact sur les Petites et Moyennes Entreprises (PME) est loin d'être négligeable. Non seulement leur nombre a augmenté, leur chiffre d'affaires s'est développé, mais encore la formation que les agents des PME ont reçu leur ont permis de mieux répondre aux appels d'offre lancés par la Direction Nationale du Génie Rural (DNGR) pour la réhabilitation des Pistes. Mais de nombreux problèmes demeurent, et rares sont les entreprises comme Guiter qui sont vraiment performantes. L'effort de l'Unité Mobile Ecole de Mamou (UME) devra porter à l'avenir sur la planification et l'organisation des chantiers, le montage des Projets d'Exécution, ainsi que sur la préparation des attachements et factures, autant de points cruciaux qui pour le moment leur font cruellement défaut et provoquent des retards considérables sur l'avancement des travaux.

L'Impact Institutionnel se mesure dans la capacité de la DNGR à établir et développer une programme effectif de réhabilitation des pistes. Pour ce faire, elle a bénéficié d'un important soutien de la part des bailleurs de fonds. Ce soutien s'est traduit par une forte présence de l'assistance technique: 759 hommes-mois ont été utilisés à ce jour, et un vaste programme de formation: plus de 10.000 semaines/stagiaires de formation ont été financés depuis 1991, pour un montant total de 3,5 millions de dollars. Des investissements pour la construction et la rénovation de bureau ont été réalisés à concurrence de 2,3 millions de dollars, et la DNGR a pu acquérir des équipements pour un montant total de 4,5 millions de dollars.

Tout ceci a permis à la DNGR de réaliser des dizaines d'études générales, de présenter 31 appels d'offre pour les gros lots de pistes, et de signer 18 marchés avec les grandes entreprises. En plus de cela, 173 marchés aux actions communautaires ont été signés. A ce jour, 1400 km de pistes ont été réhabilitées, sur les 2500 km prévus. Si l'on considère la totalité des programmes sous maîtrise d'oeuvre de la DNGR, qui portait sur 5600 km, plus de 3900 km sont à présents achevés. Tous ces chiffres mettent en évidence l'impact de l'appui institutionnel apporté à la DNGR.

L'Impact sur l'environnement est minime. Bien avant la réhabilitation des pistes, les populations et les autorités redoutaient le surpeuplement des villages, entraînant des conflits fonciers et la dégradation de la forêt. Mais des mesures ont été prises pour limiter la déforestation, parallèlement à certains efforts de reboisement. Les conditions de la végétation et de la vie animale sauvage sont peu affectées, les risques d'érosion sont diminués du fait de l'aménagement des cours d'eau le long des pistes. Seul problème nouveau:

la poussière qui envahit les maisons en bordure de piste en saison sèche en raison de la vitesse des véhicules. Le Projet n'ouvrant pas de nouvelles pistes, mais simplement réhabilitant celles déjà existantes, on pouvait effectivement s'attendre à un impact minimum sur l'environnement. A l'exception de la Guinée Forestière, où l'affluence des réfugiés contribue d'une manière significative à la détérioration de l'environnement, le processus de réhabilitation des pistes du PNIR n'a pas eu jusqu'à présent, d'impact négatif sérieux sur l'écosystème et l'environnement.

INTRODUCTION

L'accord de subvention entre la République de Guinée et les Etats Unis d'Amérique pour le Projet de Construction des Pistes Rurales de la Guinée (6750216), signé le 30 Septembre 1991, stipule que l'impact visé sera à travers toute le Guinée et en toute saison l'accès à tous les points reliés par des pistes. Cet accès permettra ainsi:

- Un accroissement du volume des produits et des biens commercialisés entre les zones reliées entre elles,
- Un accroissement du pourcentage commercialisé de la production des agriculteurs, et
- Un volume plus important de transport commercial à un prix moindre.

Ces avantages, à leur tour, devraient contribuer à la croissance de l'agriculture, à un développement économique plus large, et à une amélioration des possibilités d'accéder aux soins de santé, à l'éducation et autres services pour les populations rurales.

La DNGR, à travers la section "suivi-évaluation" a mis en oeuvre un système d'évaluation des impact de la réhabilitation des pistes. Les paramètres retenus pour la mesure des impacts se divisent en six groupes principaux:

1. **Impact sur les marchés:** Faciliter l'accès au marché des producteurs ruraux est en effet l'Objectif même du Projet. Il est donc nécessaire d'évaluer les effets du projet en termes d'accès aux marchés et de volume commercialisé par les producteurs ruraux.
2. **Impact sur la production agricole:** Le but final du Projet est d'accroître la production agricole et la productivité. Evaluer l'impact du Projet sur la croissance de la production agricole est donc une nécessité.
3. **Impact sur la population rurale:** La construction des pistes n'est pas sans apporter de changements plus ou moins profonds dans la vie des villages par une amélioration des conditions socio-économiques de la région. Il convient donc d'évaluer dans sa globalité l'impact des pistes sur la qualité de vie de la population rurale.
4. **Impact sur les petits et moyens entrepreneurs privés:** On peut s'attendre à augmentation de nombre et de la capacité des petites entreprises locales à obtenir des contrats et réaliser les travaux de construction et d'entretien des pistes.
5. **Impact institutionnel:** La DNGR se doit de renforcer sa capacité à développer et réaliser un programme d'aménagement des pistes rurales. Elle doit aussi suivre ses réalisations dans le temps, à travers un système de suivi-évaluation.
6. **Impact sur l'environnement:** Enfin, il convient d'évaluer l'impact des pistes sur l'environnement, sur l'amélioration ou la détérioration de l'écosystème et de l'habitat.

I.- METHODOLOGIE

La méthodologie développée pour la mise en place d'un système de suivi-évaluation de l'Impact des pistes rurales au sein de la DNGR a été détaillée dans le **volume n°1** de la série de publications réalisées par la Section suivi-évaluation de la Division Etudes et Planification, en mai 1994. Nous nous contenterons ici d'en rappeler les grandes lignes:

1. - Détermination des indicateurs d'impact

Dans le choix des indicateurs d'impact, et des enquêtes proposées, le critère principal retenu a été celui de la pérennité ("sustainability") du système mis en place. L'effort a donc porté sur des indicateurs "réalistes", c'est-à-dire qu'il est possible d'obtenir, en considérant les moyens humains et financiers disponibles au sein de la DNGR. Il est de notre avis qu'il ne sert à rien de bâtir un système de suivi et évaluation trop académique que le personnel de la DNGR ne pourrait poursuivre après le départ de l'assistance technique. La conception, la réalisation, et l'analyse de ses enquêtes s'est donc faite sous la responsabilité directe du personnel de la section suivi-évaluation, chaque agent de la DEP étant intégralement responsable de la collecte, de la supervision et de l'analyse des données de deux BTGR, ainsi que de la planification des enquêtes et leur périodicité. La liste des indicateurs retenus est détaillée à la page suivante.

Liste des Indicateurs

Niveau d'impact	Indicateurs	Sources
1. Faciliter la commercialisation de la production agricole	<p>Nb de véhicules par jour de marché (ADT)</p> <p>Nb de personnes qui viennent au marché</p> <p>Nb de tickets de taxe</p> <p>Volume produits drainés</p> <p> produits de rente</p> <p> cheptel</p> <p> autres produits</p> <p>Durée de parcours pour transporteurs</p> <p>Coût de transport</p> <p> passagers</p> <p> tonne/marchandise</p> <p>Durée d'interruption du trafic</p>	<p>enquête</p> <p>enquête</p> <p>Administrateur</p> <p>Société de Commercialisation</p> <p>Transporteurs</p> <p>Administrateur</p>
2. Production agricole	<p>Superficies mises en valeur</p> <p>Diversification des spéculations</p> <p>Disponibilité d'intrants agricoles</p> <p>Remise en valeur d'anciennes plantations</p> <p>Nbre de groupements coopératifs</p> <p>Nbre de projets agricoles</p> <p>Nombre du cheptel</p> <p>Nombre de cheptel commercialisé</p>	<p>enquête auprès des agriculteurs</p> <p>Service d'élevage</p>
3. Impact sur la population	<p>Amélioration du niveau de vie</p> <p> accès à un nombre accru de biens et services</p> <p> santé (existence de centre de santé)</p> <p> écoles (existence d'écoles, nb de classes)</p> <p> communications (disponibilité, temps, coût)</p> <p> marché</p> <p> eau potable</p> <p> amélioration de l'habitat</p> <p> Diversité de biens sur les marchés</p> <p>Prix de vente de production plus élevée, et augmentation des revenus</p> <p>Diminution du coût des transports</p> <p>Développement esprit d'entreprise</p> <p>création d'emplois (artisans)</p> <p>Intégration à la vie nationale</p> <p>Changements culturels (normes, système de valeur)</p> <p>Amélioration de la condition féminine</p> <p> moins de travail</p> <p> travail moins pénible</p> <p> plus de temps pour les enfants</p> <p> autre</p>	<p>enquête auprès des populations</p> <p>enquête marché</p> <p>Suivi des prix sur les marchés</p>
4. Impact sur les PME	<p>Emergence des PME</p> <p>Multiplication des PME</p> <p>Consolidation des PME</p> <p> Chiffre d'affaire</p> <p> Personnel employé</p> <p> Formation du personnel</p> <p>Qualité des prestations</p>	<p>DNGR</p> <p>BTGR</p> <p>enquêtes près des PME</p>
5. Impact institutionnel	<p>Structure mise en place</p> <p>Decentralisation du processus de prise de décision</p> <p>Formation du personnel</p> <p>Supervision des travaux</p> <p>Lineaire entretenu. Choix des pistes à réhabiliter</p>	<p>DNGR et</p> <p>BTGR</p>
6. Impact sur l'environnement	<p>Superficies déboisées et reboisées</p> <p>Quantité de bois exporté de la zone</p> <p>Destruction flore au moment construction</p> <p>Superficies des carrières</p> <p>Création et/ou développement des villages</p>	<p>Enquêtes Projets, villages</p>

44

2. - Elaboration des enquêtes, et préparation des questionnaires.

Sur la base de ces informations obtenues, et en fonction des indicateurs retenus, des ébauches d'enquêtes ont été préparées. Il s'agit des fiches pour le comptage du trafic et des enquêtes d'opinion auprès des autorités préfectorales, sous-préfectorales, villageoises, et des populations concernées. En effet, parmi les indicateurs retenus, un certain nombre sont d'ordre plus qualitatif que quantitatif, car si les chiffres sont importants, ils sont insuffisants pour rendre compte des difficultés auxquelles sont confrontées les populations avant la réhabilitation des pistes, ainsi que de la qualité de la vie de ces mêmes populations. D'où la nécessité de réaliser des enquêtes d'opinion avant la réhabilitation des pistes, puis après celle-ci. De cette manière seule peut on vraiment mesurer l'impact des pistes dans les régions concernées.

C'est ainsi que pour évaluer le premier niveau d'impact " **Faciliter l' accès aux marchés des produits agricoles,**" plusieurs enquêtes ont été préparées: il s'agit d' abord des enquêtes "trafic", qui permettent d'établir l'intensité du trafic sur les tronçons considérés; des enquêtes auprès des transporteurs (informations quantitatives et qualitatives), pour saisir le volume des produits transportés, les coûts de transports, et les difficultés de transport; des enquêtes d'opinion auprès des populations concernées, (informations essentiellement d'ordre qualificatif) complétées par les enquêtes sur les marchés eux-mêmes (informations quantitatives). Ces enquêtes se réalisent deux fois par an: en Novembre, puis en Mars de chaque année, c'est à dire en période de grande activité agricole: En novembre, c'est la récolte et la vente des grandes cultures, en mars, c'est le temps de préparation du terrain, et la vente des production fruitière.

Le second niveau d'impact " **Production agricole**", est évalué à partir des enquêtes auprès des populations et des agriculteurs, et sur les marchés. Ces enquêtes se font en plusieurs étapes: avant la réhabilitation des pistes, pour connaître la situation avant la réhabilitation, les problèmes auxquels sont confrontés les agriculteurs, leurs attentes, et leurs intentions futures; puis elles se feront après la réhabilitation, avant de mesurer les changements qui sont intervenus au niveau de la production après la réhabilitation des pistes. Ces enquêtes doivent se faire pendant plusieurs années, afin de bien appréhender l'évolution et l'intensité de ces changements. Elles se déroulent elles aussi en Mars et en Novembre de chaque année, c'est-à-dire avant, après, puis avant la saison des pluies.

Le troisième niveau, "**impact sur la population**" est évalué à partir des enquêtes d'opinion auprès des autorités préfectorales. sous-préfectorales, villageoises, et de la population elle-même. Ces informations sont essentiellement d'ordre qualitatif. Elles vont permettre de mieux connaître comment vivent les populations dans ces situations d'enclavement, les difficultés auxquelles elles sont confrontées quotidiennement, et ce qu'elles attendent de cette réhabilitation. Il comporte en outre des informations quantitatives, comme le trafic hebdomadaire, les distances, les temps de transport et les coûts de transport, autant d'éléments qui touchent directement les populations.

Les enquêtes se font auprès des hommes, et auprès des femmes, chacun de ces groupes vivant cette situation d'enclavement d'une manière différente, et donc en attendent des changements différents. Ces enquêtes se font avant et après la réhabilitation, afin de suivre l'évolution de la situation de ces populations dans le temps. Les enquêtes auprès des agriculteurs permettent quant à elles de suivre les changements dans la production elle-même, aussi bien dans la diversité des produits que dans leur volume commercialisé, donnant ainsi une appréciation sur les revenus. Ces enquêtes devant se réaliser deux fois par an, elles permettront de mettre en évidence les changements qui se produiront au fil des années.

Le quatrième niveau, "**impact sur les PME**" est un travail à réaliser essentiellement au sein de la DNGR, des BTGR, et de l'UME, qui est chargé d'assurer la formation des PME. Ces informations sont complétées par des interviews auprès de certaines PME concernées.

Le cinquième niveau, "**Impact institutionnel**" est aussi un travail qui s'est réalisé au sein de la DNGR et des BTGR. Il n'y a donc pas d'enquêtes à faire à ce niveau, mais il s'est agi plutôt d'une analyse des structures en place, de l'appui institutionnel fourni par l'assistance technique et du niveau de formation des agents du Génie rural, à travers les stages et les séances de formation qui ont été imparties à tout le personnel depuis le début du PNIR.

Enfin le sixième niveau, "**impact sur l'environnement**", est étudié à partir des enquêtes réalisées auprès des diverses autorités, des projets, et aussi des populations.

Liste des Enquêtes pour l'étude d'impact des pistes rurales

N°	Fiches	Fréquence des enquêtes		
1	Trafic	Enquête bi-annuelle		
2	Autorités préfectorales	Ex Ante	Ex post, puis	annuelle
3	Autorités sous-préfectorales	Ex Ante	Ex post, puis	annuelle
4	Autorités villageoises	Ex ante	Ex post, puis	annuelle
5	Population (Hommes)	Ex ante	Ex post, puis	annuelle
6	Population (Femmes)	Ex ante	Ex post, puis	annuelle
7	Agriculteurs	enquête bi-annuelle		
8	Transporteurs	enquête bi-annuelle		
9	Marché	enquête bi-annuelle		
10	Projets	Ex ante	Ex post, puis	annuelle

Sites témoins:

N°	Fiches	Fréquence des enquêtes
1	Trafic	Enquête bi-annuelle
2	Autorités préfectorales	ex ante
3	Autorités sous-préfectorales	ex ante
4	Autorités villageoises	ex ante
5	Population (Hommes)	ex ante
6	Population (Femmes)	ex ante
7	Agriculteurs	bi-annuelle
8	Transporteurs	bi-annuelle
9	Marché	bi-annuelle
10	Projets	ex ante

3. - Formation du Personnel des BTGR et des préfectures.

La formation du personnel des BTGR et des préfectures pour la réalisation des enquêtes est un processus essentiel dans la mise en place d'un système durable de collecte des informations pour le suivi et l'évaluation des impacts des infrastructures rurales. En effet, ces informations devront être collectées d'une manière régulière, pendant plusieurs années. Le personnel chargé de recueillir les informations doit donc être formé aussi bien dans la méthodologie des enquêtes elles-mêmes que dans la manière de collecter et rapporter les informations, afin de s'assurer que celles-ci sont exactes, fiables et significatives.

Dans ce but, un programme de formation a été élaboré et réalisé sur 4 centres: Boké, Labé, Faranah et N'Zérékoré. Chacun de ces centres réunissait le personnel de deux BTGR et des préfectures concernées. Ainsi, au Centre de Boke se sont retrouvés le personnel des BTGR de Boke et Kindia, au Centre de Labé, ceux de Labé et Mamou, à Faranah, ceux de Faranah et Kankan, et enfin au Centre de N'Zérékoré, ceux de N'Zérékoré et Guéckédou. Les cours se sont déroulés pendant une semaine complète alternant entre les aspects théoriques présentés en salle, et la pratique des enquêtes sur le terrain. Le nombre de participants par centre s'établit comme suit:

Participants à la formation sur la méthodologie des enquêtes

Centres	BTGR	Préfectures	BIT	Total
Boké	2	10		12
Labé	2	17		19
Faranah	2	9	1	12
N'Zérékoré	3	14		17

4. - Choix des sites d'enquêtes.

Ces études se sont réalisées généralement sur deux pistes (financées par l'USAID) par Préfecture. Ces pistes ont été sélectionnées, en concertation avec les chefs de piste de chaque BTGR, sur la base de deux critères principaux:

- 1) importance de la population desservie, et
- 2) potentiel agricole.

(Note: la décision de ne choisir que deux pistes résulte de l'impossibilité pratique de réaliser les enquêtes sur toutes les pistes réhabilitées. Cela demanderait trop de temps et de moyens, et n'apporterait rien de plus aux objectifs recherchés. Se limiter à une piste pourrait toutefois présenter des problèmes particuliers, et ne pas représenter l'ensemble des impacts dans la région. Le choix de deux pistes permettra de présenter des conclusions plus fiables).

Un village a donc été sélectionné sur chacune de ces pistes pour l'étude du trafic, des marchés, et les enquêtes auprès des populations. La sélection de ce village a été fonction de son importance et de sa situation sur la piste. Ce même village sera suivi pendant au moins trois années.

Pour chaque préfecture, une **piste témoin** a été choisie, selon les mêmes critères, mais sur laquelle il n'est prévu aucun travail de réhabilitation. Cette piste témoin est suivie comme les deux autres, afin de mieux établir la relation causale qui pourrait exister entre les changements observés et la réhabilitation des pistes elles-mêmes.

L'Etude d'Impact porte ainsi sur un total de 56 villages, dont 38 sont programmés pour la réhabilitation, répartis sur 24 préfectures. C'est dire que cette étude couvre bien l'ensemble du pays.

Liste des villages retenus pour les enquêtes

BTGR	Préfecture	Piste	Linéaire	Village	Programmé	Témoin	
Boké	Boké	Boké-Malapouya Kalounka-Kanfarande	35	Malapouya			
			42	Kanfarande			
	Gaoual	Koubia-Kitiar RN Gaoual - Touba-Malanta			Diguity		
			57	Kitiar			
			62	Malenta			
				Kembera			
	Koundara	Termessey-Koundara Sareboido-Sambailo	113	Termessey			
			23	Kaparabina			
				Sambalde			
	Boffa	Boffa-Coliah	31	Coliah			
	Faranah	Faranah	Faranah - Beindougou Faranah-Forokonia Faranah-Sangoya	28	Beindougou		
68				Kobikoro			
45				Sangoya			
Dinguiraye		Dinguiraye - Lnasananya Dinguiraye-Diatiféré			Komboya		
			25	Lansanaya			
			55	Diatiféré			
Kissidougou		Boué - Beindou Gbangbadou-Ouendékéré			Surugambé		
			20	Beindou			
			42	Ouendékéré			
				Feindou			
Guéckedou	Macenta	Macenta-konsankoro Macenta -Binikala	100	Vasseridou			
			40	Binikala			
				Farawindou			
Kankan	Kankan	Kankan-Gbérédou	30	Gbérédou-Barabama			
				Missarena			
	Kérouané	Konsankoro-Macenta Kamandou-Linko	100	Moribadou			
			33	Linko			
				Kanfarandou			
Kindia	Dubreka Forecariah Coyah Télimélé	Kindia-Guémétébé Moussaya - Laya Mangaba - Kyriya Koba-Missira Kambaya-Sogolon Paradji-Koba	20	Khonia			
			18	Laya			
				Kiria			
			30	Missira			
			42	Tourkoun			
			16	Koba			
Labé	Labé	Labé - Gally	30	Gally			
				Touny			
	Lelouma	Diountou - lafou	15	Niangatou			
				Djinkan			
	Tougué	Tougué-Kollet-Kouratongo	40	Kouratongo			
				Kaffa			
Mamou	Mamou	Dounet-Saramoussaya RN Bafing-Kongoré	62	Hérico			
			57	Poredaka			
				Alphaya			
	Pita	Pita-Télimélé Timba-Madina-Ninguélandé	92	Donghol-Touma			
			15	Ninguelande			
N'Zerekore	N'Zerekore	Gouecke-Womey Koulé - Makposou		Womey			
			27	Koro			
				Koulé Sud			
	Beyla	Dinko-Tinkoro Moussadou-Famoïla	15	Sué			
			15	Famoïla			
	Lola	Lola-Gbata Lola-Iainé		Dabadou			
			41	N'Zon			
			35	Kokota			
				Balimou			
TOTAL		22			56	38	18

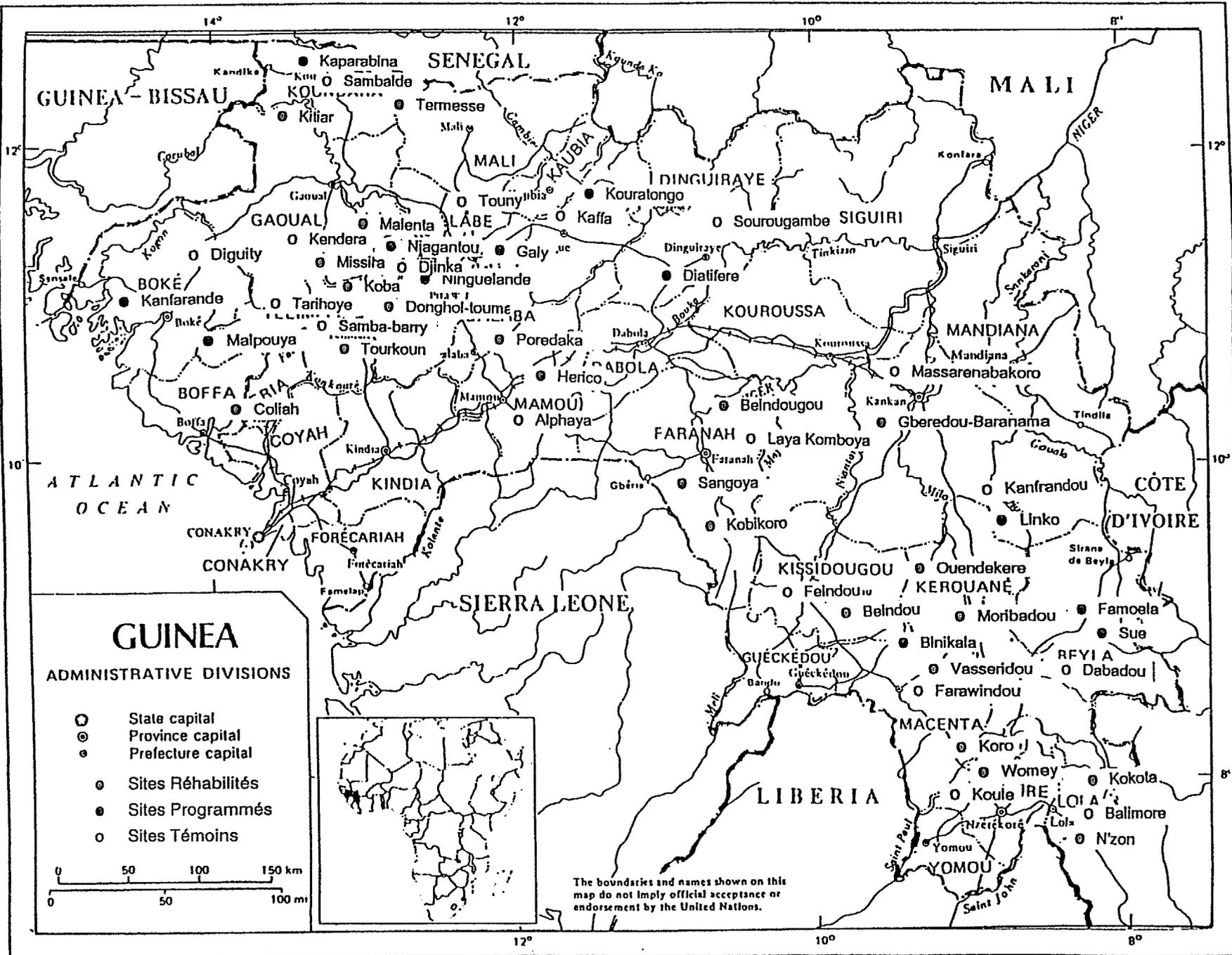
II.- CONSTITUTION D'UNE BASE DE DONNEES.

Les premières enquêtes réalisées auprès des 56 villages sélectionnées ont permis de constituer une véritable base de données, servant de point de référence pour la mesure des impacts. En effet, cette première série d'enquêtes nous donne l'état des lieux avant la réhabilitation des pistes, par une description de la vie des populations dans les villages concernés, les problèmes auxquels il doivent faire face, et leurs attentes. Les informations chiffrées permettent quant à elles, d'avoir des points de référence concernant les indicateurs clés, comme le trafic hebdomadaire, l'importance du marché, le nombre des transporteurs et commerçants, etc....

Ces données ont fait l'objet d'une série de publication en 8 volumes. un volume étant consacré pour chacun des BTGR. Le volume 1 était consacré exclusivement à la méthodologie mise en place pour la réalisation de ces enquêtes.

Liste des publications

Volume	BTGR	Date de publication	Nombre de pages
Volume 2	BTGR de Boké	Décembre 94	119
Volume 3	BTGR de Labé	Décembre 94	148
Volume 4	BTGR de Mamou	Février 95	135
Volume 5	BTGR de N'Zérékoré	Avril 95	135
Volume 6	BTGR de Guéckédou	Février 95	92
Volume 7	BTGR de Kankan	Juin 95	80
Volume 8	BTGR de Faranah	Novembre 95	95



12

III. - ANALYSE DES RESULTATS

Cette étude d'impact porte sur 22 pistes réhabilitées à ce jour, (Novembre 1996) et 18 sites témoins répartis dans chacune des Préfectures. Les données utilisées pour cette analyse ont été recueillies en 1994, 1995 et 1996, par les agents de la DNGR. Les 22 pistes sont réparties sur l'ensemble du territoire, comme le montre le tableau suivant, ainsi que la carte qui indique leur situation géographique.

Pistes réhabilitées jusqu'en Novembre 1996

Sites	BTGR	Préfecture	Pistes	Linéaire Km	date de réhabilitation
Coliah	Boké	Boffa	Boffa - Coliah	31	en cours
Kithiar	Boké	Gaoual	Koubia-Kitiar	57	Juillet 1994
Malenta	Boké	Gaoual	RN Gaoual-Touba-Malenta	62	Juillet 1994
Termesse	Boké	Koundara	Koundara-Termessé	113	Juillet 1994
Koba	Kindia	Télimélé	Paradji - Koba	16	Juin 1996
Missira	Kindia	Télimélé	Koba - Missira	30	Juin 1996
Tourkoun	Kindia	Télimélé	Kambaya - Sogolon	42	Nov 1996
Beindougou	Faranah	Faranah	Faranah-Beindougou	28	1993
Sangoya	Faranah	Faranah	Faranah - Sangoya	45	Juin 1996
Kobikoro	Faranah	Faranah	Faranah - Forokonia	68	Nov 96
Gberedou-B.	Kankan	Kankan	Kankan - Gbérédou	30	Juin 1996
Moribadou	Kankan	Kérouane	Konsankoro - Macenta	100	Octobre 1996
Beindou	Guéckédou	Kissidougou	Boué-Beindou	20	Juin 1995
Ouendekere	Faranah	Kissidougou	Gbangbadou-Ouendekéré	42	Juin 1995
Vasséridou	Guéckédou	Macenta	Macenta-Konsankoro	100	Octobre 1996
Herico	Mamou	Mamou	Dounet-Saramoussaya	62	Janvier 1994
Poredaka	Mamou	Mamou	RN Bafing- Gongoré	57	Mars 1993
Donghol-T.	Mamou	Pita	Pita-Télimélé	92	Juillet 1994
N'zon	N'Zérékoré	Lola	Lola - Gbata	41	Mai 1996
Womey	N'zérékoré	N'Zérékoré	Gouécké-Womey	9	Juillet 1995
Koro	N'Zérékoré	N'Zérékoré	Koulé-Makpozou	27	Juillet 1995
Kokota	N'zérékoré	Lola	Lola - Lainé	35	Mai 1996

1. Impact sur les marchés

Faciliter l'accès aux marchés des producteurs ruraux constitue en soi la réalisation des objectifs mêmes du projet. D'où l'importance de tous les indicateurs retenus pour mesurer cet impact. Ces derniers sont multiples: Les uns ont trait au processus de commercialisation lui-même, et prennent en compte le trafic et le nombre de personnes qui viennent au marché, le nombre de transporteurs, de commerçants, étalagistes et boutiquiers, la distance et le temps de transport, ainsi que le nombre de mois sans trafic, autant d'indicateurs qui révèlent l'intensité des échanges économiques.

Une autre série d'indicateurs concerne les produits agricoles vendus par la population: ceci permettra d'établir le volume des produits drainés avant et après la réhabilitation. Enfin, une dernière série d'indicateurs a pour but de mettre en évidence la diversité des produits achetés par la population, signe de l'amélioration de leurs conditions de vie.

Les tableaux 1 à 12, par leur complémentarité, révèlent sans conteste l'importance de l'Impact de la réhabilitation des pistes sur les marchés et la commercialisation des produits agricoles: Le trafic pour le marché a été multiplié par 5, le nombre de personnes sur les marchés plus que doublé, de même que le nombre des transporteurs et des commerçants a doublé, le nombre de tickets de taxes sur les marchés a été multiplié par 3, le volume des produits agricoles drainés a augmenté d'un tiers, le temps de parcours a diminué de 6 fois, les coûts de transport ont diminué d'un tiers, et le trafic n'est plus interrompu pendant la saison des pluies: toute l'année, ces villages qui étaient totalement enclavés sont maintenant reliés avec le monde extérieur. En bref, la convergence de tous ces indicateurs mettent clairement en évidence l'Impact des pistes sur les marchés et la commercialisation.

L'analyse de régression multiple entre tous ces indicateurs, pris comme variables indépendantes, et le coût du transport des marchandises (variable dépendante) indique une très forte corrélation ($R^2 = .84$). Le temps de transport a lui tout seul explique 75 % de la variabilité du coût ($R^2 = .75$), ce qui n'est pas surprenant, le temps de transport en soi étant un excellent indicateur de l'état de la piste.

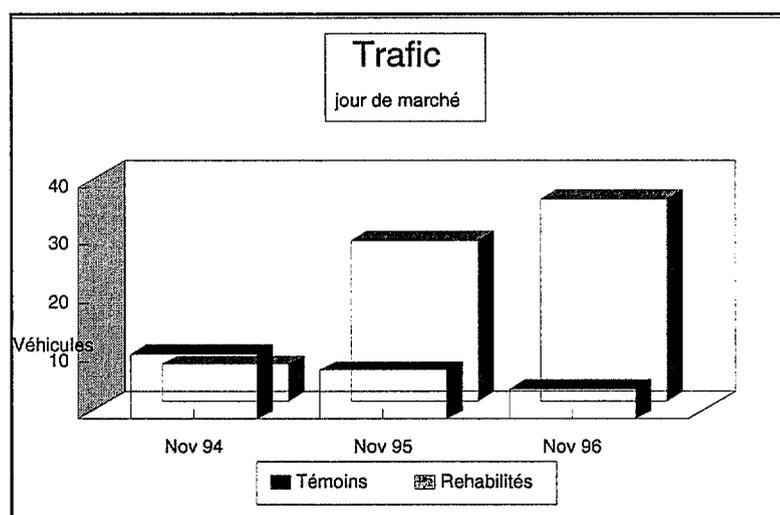
Le premier indicateur concerne l'importance du trafic pour le marché, car il conditionne tous les autres. C'est là le véritable goulot d'étranglement à la commercialisation des produits. Le manque de piste provoque le blocage des activités et des institutions. La réhabilitation relance toutes les activités et pour les populations, tous les espoirs sont alors permis.

Tableau n° 1
Trafic pour le marché

	Nombre de sites enquêtés	Trafic marché			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	11	8	5	- 54 % *
Sites réhabilités	22	6	28	35	457 %

* Les pourcentages de tous les tableaux qui suivent sont calculés sur les chiffres réels et non sur les chiffres arrondis reportés dans les tableaux.

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



Cet indicateur est révélateur du développement des activités économiques résultant de la réhabilitation des pistes. Dès la première année, le trafic sur les pistes réhabilitées a été multiplié par 4, puis par 6 au terme de la troisième année. Dans la même période, le trafic a constamment diminué sur les sites témoins, ce qui démontre clairement que le changement du niveau du trafic est bien lié à leur réhabilitation.

La commercialisation des produits agricoles est tributaire des voies d'accès. Les transporteurs ne peuvent se rendre dans certaines sous-préfectures, et lorsqu'ils le font, ils imposent leur prix. Les échanges commerciaux sont très limités, et beaucoup de marchandises ne se trouvent pas sur les marchés, en raison du coût élevé du transport. A Vasséridou par exemple, avant la réhabilitation, les femmes affirmaient: "*tous les échanges commerciaux sont bloqués par manque de circulation... les produits agricoles pourrissent sur place, parce qu'il n'y a pas d'acheteurs*".

Un peu partout, les autorités considèrent que la réhabilitation des pistes sera bénéfique et encourageante pour les producteurs, "parce qu'il y aura beaucoup de commerçants acheteurs qui viendront avec de nombreux véhicules sur nos marchés". (Ouendekere); Les populations attendent de la réhabilitation des pistes une normalisation des échanges entre les paysans et les commerçants. En effet, lorsque les pistes sont en mauvais état, ces derniers "les exploitent en leur faisant des prêts qu'ils doivent rembourser en produits dès la première récolte, mais achetés à vil prix". (Malapouya). Les paysans espèrent donc qu'avec la réhabilitation des pistes, ils "cesseront de s'endetter avant la récolte, et pourront fixer eux-mêmes les prix".

De fait, dès que les pistes sont réhabilitées, les agriculteurs retrouvent un grand pouvoir de négociation. A Porédaka, par exemple, la commercialisation des produits a fortement augmenté, à tel point que maintenant, les "acheteurs sont à la recherche des producteurs..." Les commerçants viennent de très loin, et les hommes de Porédaka reconnaissent que "nos produits se vendent convenablement; les commerçants viennent nombreux." et les agriculteurs de continuer: "maintenant nous sommes heureux, parce que nous vendons nos produits quand et où nous voulons. Porédaka est devenu un grand carrefour". A Termesse, les autorités du village reconnaissent que "les commerçants viennent dans nos villages pour acheter nos produits à un prix que nous fixons". De même à Kithiar, la population affirme "nos greniers qui jadis restaient fermés par manque d'acheteurs de produits agricoles sont maintenant vides". Ou encore, à Donghol-Touma, les agriculteurs affirment "depuis la réhabilitation de la piste, les acheteurs nous trouvent maintenant à domicile, les camions sont chargés à proximité de nos concessions.. les grossistes viennent sur place, et sur le marché nous trouvons les mêmes marchandises que celles vendues à Dakar, à Conakry ou à Pita".

A Malenta, les autorités affirment "si avant la réhabilitation des pistes, une grande partie de la production agricole se perdait par manque de route et de moyens de déplacement, aujourd'hui, nos producteurs évacuent toute leur production vers les centres urbains". Enfin, à Hérico, les hommes affirment "avant la réhabilitation de la piste, les produits étaient transportés sur la tête... les mangues pourrissaient le plus souvent sur place. Nous partions à la recherche des acheteurs avec nos bagages sur la tête. Actuellement, ce sont eux qui viennent vers nous, jusque dans nos maisons pour acheter nos produits". C'est dire combien la facilité de commercialisation des produits agricoles s'est améliorée avec la piste.

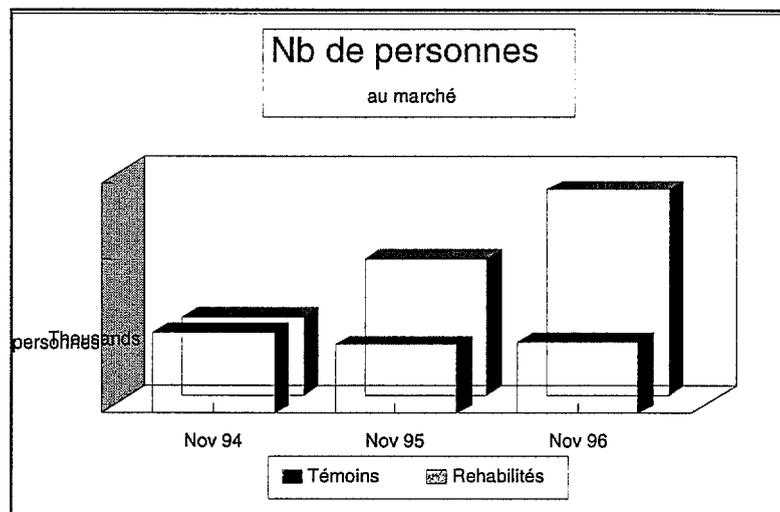
Le nombre de personnes sur le marché est significatif de l'évolution de ces marchés en fonction de l'état de la piste. Cet indicateur est révélateur du développement des activités économiques de la région.

Tableau n° 2
Nombre de personnes au marché

	Nombre de sites enquêtés	Nombre de personnes au marché			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	1048	882	923	- 12 %
Sites réhabilités	22	1017	1770	2673	163 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

Il ressort du tableau n°2 que le nombre de personnes sur les marchés des sites témoins n'a pratiquement pas évolué: on note une différence d'à peine 12%. Par contre, sur les sites réhabilités, la fréquentation des marchés a presque triplé en l'espace de trois ans.



On voit donc bien là l'influence directe de la piste sur cette évolution. Comme l'affirment les femmes de Malenta: " Sur le marché, on constate beaucoup de changements... Il faut être présent dans la zone pour voir la différence". En effet, dès que la piste est réhabilitée, le marché se développe, les habitants des villages y viennent nombreux, et avec la multiplication des commerçants et des transporteurs, tous les produits se vendent et deviennent accessibles.

Les autorités de Malenta affirment "avant la réhabilitation, ce sont près de 800 personnes qui venaient au marché, actuellement plus de 2.000 personnes y viennent; le nombre de commerçants est passé de 20 à plus de 50". Les femmes de Kithiar ajoutent "aujourd'hui, après la réhabilitation de la piste, les acheteurs viennent très nombreux au marché".

Egalement à Termessé les autorités signalent une augmentation des personnes qui viennent au marché "des commerçants et acheteurs viennent de Koundara, de Labé et du Sénégal pour s'approvisionner en produits agricoles et ravitailler le marché en produits manufacturés. Le nombre de commerçants est passé de 10 à 20; plus de 400 personnes fréquentent actuellement le marché, alors que près de 200 personnes n'y venaient qu'avant la réhabilitation".

A Hérico, les hommes confirment le manque de marché, mais "la population a maintenant la possibilité de se rendre chaque lundi au marché de Kégnéko où viennent beaucoup de commerçants et d'acheteurs". A Porédaka les hommes donnent les changements survenus à la suite de la réhabilitation de la piste: "le nombre de personnes qui viennent au marché est passé de 200 à plus de 600". Les femmes de Donghol Touma affirment que le marché hebdomadaire est beaucoup fréquenté; "le nombre de personnes au marché a augmenté de 800 à plus de 1.200".

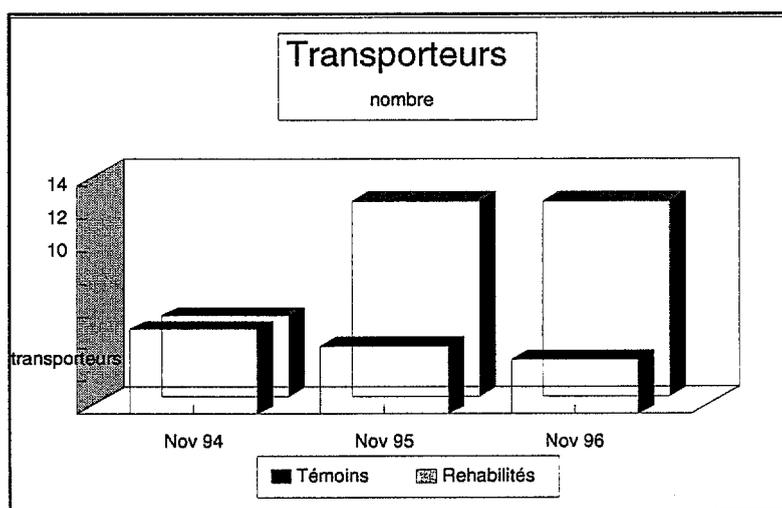
En effet, avec la réhabilitation des pistes, le nombre des transporteurs qui traverse ces villages s'est considérablement accru. Comme il ressort du tableau n° 3, le nombre de transporteurs s'est accru de 144 % sur les sites réhabilités, alors qu'il a diminué de 35 % seulement sur les sites témoins. C'est donc bien là encore un effet immédiat de la réhabilitation des pistes. A Beindou, par exemple, un transporteur affirme: " Avant la réhabilitation, j'étais le seul transporteur à partir de Faranah. Des passagers étaient prêts à m'attendre même 2 jours. Mais aujourd'hui, même les toutes petites voitures vont à Beindou. Il y a la concurrence de nos jours, et les frais de transport ont diminué".

Avec le nombre de transporteurs qui se développe, c'est toute la vie économique et sociale de la région qui se modifie, permettant les échanges de biens et de personnes entre les villages et les centres commerciaux.

Tableau n° 3
Nombre de transporteurs

	Nombre de sites enquêtés	Nombre de transporteurs			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	5	4	3	- 35 %
Sites réhabilités	22	5	12	12	144 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



Avant la réhabilitation des pistes, les transporteurs étaient très réticents à se rendre sur certains sites, en raison des risques et des pannes nombreuses résultant du mauvais état des pistes. A Malapouya par exemple, les transporteurs se plaignent que les pannes sont fréquentes, la consommation de carburant est excessive, les dépenses pour l'achat des pièces de rechange sont énormes, bref leurs coûts de transport sont si élevés que le syndicat des transporteurs doit les obliger à se rendre dans ce lieu afin de desservir tous les villages situés le long de la piste. Il leur faut entre 10 et 11 heures en saison des pluies pour parcourir les 35 Km de la piste, et

"parfois on passe même la nuit sur cette route, par manque de carburant ou la déchirure des pneus par les blocs de pierre et les trous". Tous les transporteurs se plaignent de l'usure des pneus, des ressorts, des châssis, des ponts arrières, etc.. d'où les tarifs élevés qu'ils doivent pratiquer.

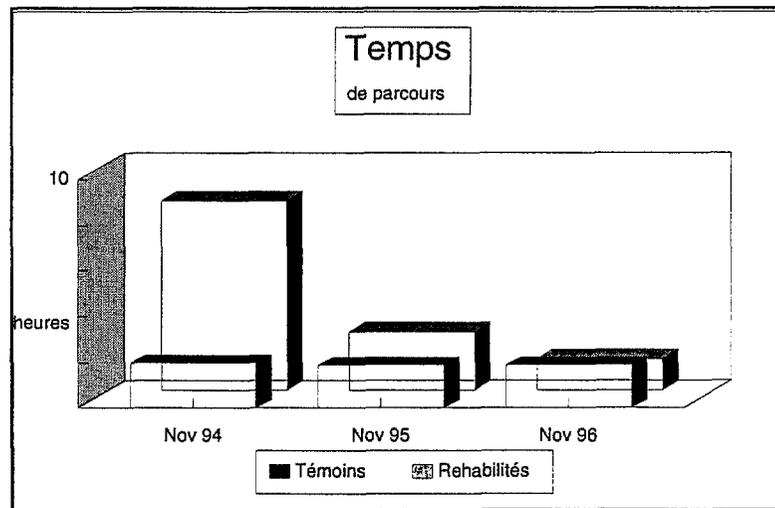
Une fois la piste réhabilitée, les transporteurs reconnaissent que la consommation de carburant diminue, les pneus durent plus longtemps, les pannes sont peu nombreuses, et donc qu'ils enregistrent des coûts de transport moindres. Les charges transportées augmentent, ainsi que la fréquence de leurs voyages. Autre point non négligeable, les durées de parcours ont considérablement diminué :

Tableau n° 4
Temps de parcours

	Nombre de sites enquêtés	Temps de parcours			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	2 h.	2 h.	1 h.50	- 4 %
Sites réhabilités	22	8 h.	3 h.	1 h.30	- 84 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

Comme il apparaît dans le tableau n° 4, les temps de parcours ont diminué de 84% sur les pistes réhabilitées, passant de 8 heures pour une distance moyenne de 48 Km à seulement 1 h.30 mn. Autrement dit, il faut 6 fois moins de temps en moyenne pour se transporter d'un point à un autre sur les pistes réhabilitées.



A Hérico, par exemple, un transporteur qui fait cette piste longue de 62 Km depuis plus de 5 ans affirme: " Avant la réhabilitation, le temps de parcours était de 4 heures. Il est actuellement de 1h.30 mn. La consommation et les pannes sont réduites". De même à Kithiar, les transporteurs confirment que " le temps de transport qui était de 6 heures (pour 92 Km) est maintenant réduit à 2 heures, et le volume transporté a passé de 1 tonne à deux

tonnes", et les hommes de rappeler que " *les véhicules qui jadis faisaient 2 à 3 jours de Kithiar à Koumbia ne mettent plus qu'une heure de temps pour parcourir les 57 Km qui séparent ces villages*".

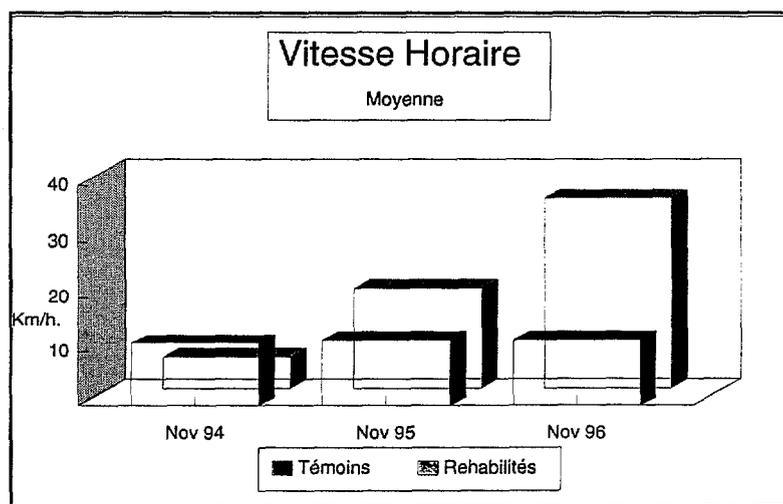
Le plus impressionnant concerne le village de Malenta, où l'on est passé de 48 heures à 4 heures seulement. L'impraticabilité de la route, et les nombreuses pannes qui en résultaient pour les vieux camions qui faisaient le transport, explique ce long délai. Le temps actuel de 4 heures sur cette piste pour 64 Km peut paraître encore bien long. Mais il faut savoir qu' il y a un bac à passer, ce qui peut prendre beaucoup de temps, 2 cols de montagne à franchir (auparavant, les camions devaient être déchargés pour passer ces cols), et toute une longue zone de bowal, succinctement traitée, en raison des coûts excessifs que sa réhabilitation complète aurait entraînés. Il convient de souligner que sur l'ensemble des 22 pistes étudiées, la vitesse moyenne avant réhabilitation était de 4 Km/h seulement.

A Termesse, un transporteur signale les avantages de la réduction du temps de transport en ces termes: " *Avant la réhabilitation, je mettais plus de 6 heures de temps. Maintenant, je fais le parcours en 3 heures seulement, ce qui me permet de faire deux voyages par jour*".

Tableau n° 5
Vitesse horaire moyenne

	Nombre de sites enquêtés	Vitesse horaire moyenne (Km./h.)			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	11.5	12	11.9	4 %
Sites réhabilités	22	5.7	18.6	34,6	84 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



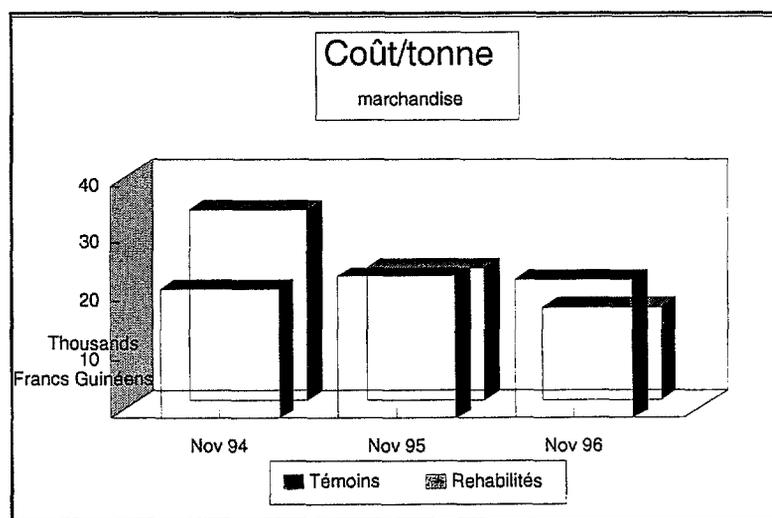
La vitesse moyenne peut paraître encore faible sur ces pistes, mais il convient de souligner que sur certains tronçons, il faut passer des bacs, ce qui réduit d'autant la vitesse, car le temps d'attente peut être plus ou moins long. Sur l'ensemble de ces pistes réhabilitées, un camion peut en fait atteindre des vitesses de pointe de l'ordre de 80 Km/h, même si une telle vitesse dépasse les normes prévues au moment de la construction. Elles ont été construites pour une vitesse moyenne de 40 Km/h. Par contre, on ne voit aucun changement significatif sur les pistes témoins.

Tableau n° 6
Coût Tonne/marchandise

	Nombre de sites enquêtés	Coût tonne marchandise en FG			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	22143	24269	23808	8 %
Sites réhabilités	22	32750	22579	15841	- 52 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

Corrélativement au temps de transport, les coûts de transport ont nettement diminué, aussi bien en ce qui concerne les marchandises (tableau 6) que les personnes (tableau 7). Le coût de transport de la tonne de marchandise a diminué en moyenne de 52% sur les 22 tronçons considérés, et 47 % pour les passagers.

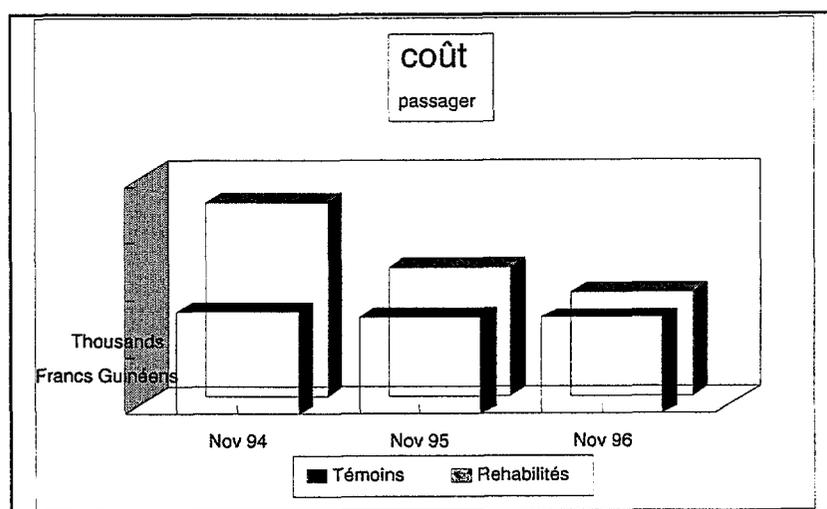


A Donghol Touma, les changements sont très significatifs. C'est ainsi que les autorités affirment que "pour parcourir les 60 Km séparant Pita de Donghol Touma, les camions prenaient plus de 8 heures de temps. Le coût de transport pour les personnes était de 4000 FG, il est maintenant de 2000 FG. Le transport d'une tonne de marchandise coûtait 30.000 FG. Il est maintenant tombé à 15.000 FG. Toutes les marchandises coûtaient très chères sur le marché. Les prix ont déjà diminué". Mais le commentaire des autorités de Hérico est particulièrement intéressant. En effet, les autorités constatent que la physionomie de leur village a beaucoup changé : " beaucoup de nouvelles constructions ont vu le jour, grâce à la diminution des frais de transport. C'est ainsi que le transport d'un tonne de ciment de Mamou à Herico est passé de 20.000 à 10.000 FG, encourageant ainsi beaucoup de gens à reconstruire leur maison".

Tableau n° 7
Coût transport passager

	Nombre de sites enquêtés	Coût transport passager en FG			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	1 800	1 693	1 690	- 6 %
Sites réhabilités	22	3 415	2 270	1 818	- 47 %

Source: enquêtes DNCR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



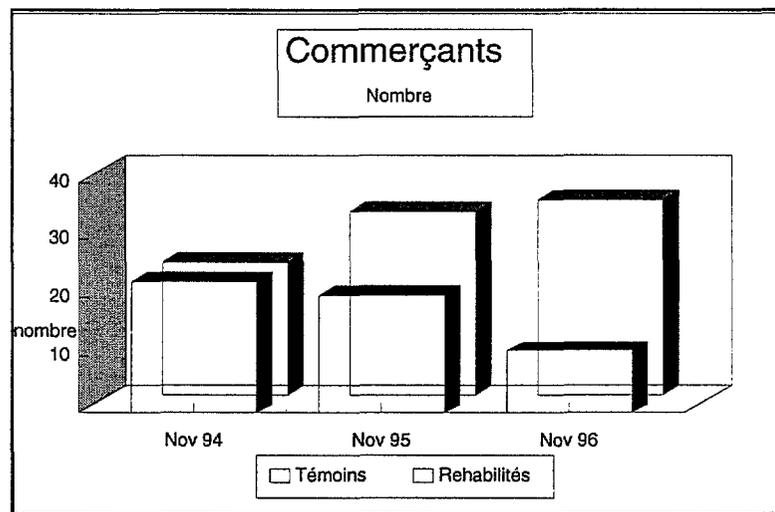
La diminution des coûts de transport, aussi bien marchandises que passagers, est un des éléments très appréciés des populations. Les femmes de Donghol Touma par exemple manifestent leur grande satisfaction en ces termes: " On a le plaisir de voyager sur cette piste.... même les femmes en état de famille peuvent maintenant assister aux cérémonies dans les autres villages.... Nous voyageons maintenant à bord de véhicules de luxe: Peugeot 404 et 504, Toyota double cabine, etc... au lieu de vieilles jeeps... et nous arrivons à destination avec des habits propres".

Sur tout cet aspect de transport, on peut laisser conclure les hommes de Donghol-Touma, lorsqu'ils affirment : " Dieu merci, on roule maintenant en voiture sans secousses excessives, sans embourbements... on ne rencontre plus que des voitures Peugeot et Toyota qui au lieu de 24 heures, parcourent la distance en moins d'une heure, et les frais de transport ont diminué de 5000 FG à 2500 FG".

Tableau n° 8
Nombre de commerçants sur le marché

	Nombre de sites enquêtés	Nombre de commerçants au marché			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	23	20	11	- 52 %
Sites réhabilités	22	23	31	34	48 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



Parallèlement au nombre des transporteurs, le nombre des commerçants et grossistes a aussi augmenté, permettant un meilleur écoulement des produits agricoles, mais aussi une plus grande diversité de biens mis à la disposition des populations. Sur les 22 sites considérés, le tableau n° 8 montre que le nombre des commerçants a changé, avec une augmentation de 48%. Et comme l'affirment les populations, " il y a maintenant beaucoup de commerçants qui viennent avec assez de bagages".

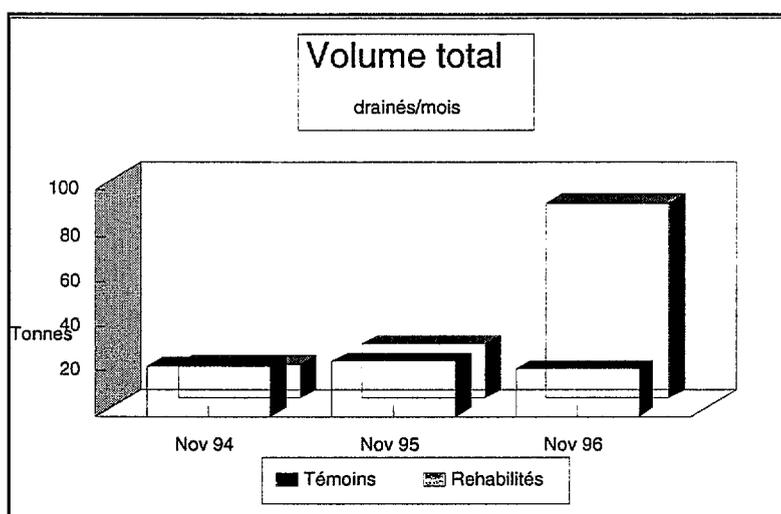
Le tableau n° 9 montre que les volumes drainés durant ce trois dernières années ont augmenté d'une manière plus sensible sur les sites réhabilités que sur les sites témoins. Cela se comprend puisqu'il est désormais plus facile d'évacuer les produits, les commerçants venant sur place pour les acheter. On peut s'attendre à une augmentation encore plus forte dans les années à venir, du fait de l'augmentation des superficies et des productions agricoles. Pour les deux premières années, on peut penser que ce sont surtout

les produits qui dans le passé restaient en stock ou pourrissaient sur place qui ont pu être écoulés. La troisième année correspond à l'augmentation de la production, par un accroissement des superficies cultivées.

Tableau n° 9
Commercialisation des produits agricoles
(Volume total moyen par village drainé par mois)

	Nombre de sites enquêtés	Volume de produits drainés en Tonnes			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	22 T.	24 T.	21 T.	- 5%
Sites réhabilités	22	15 T.	24 T.	86 T.	469%

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



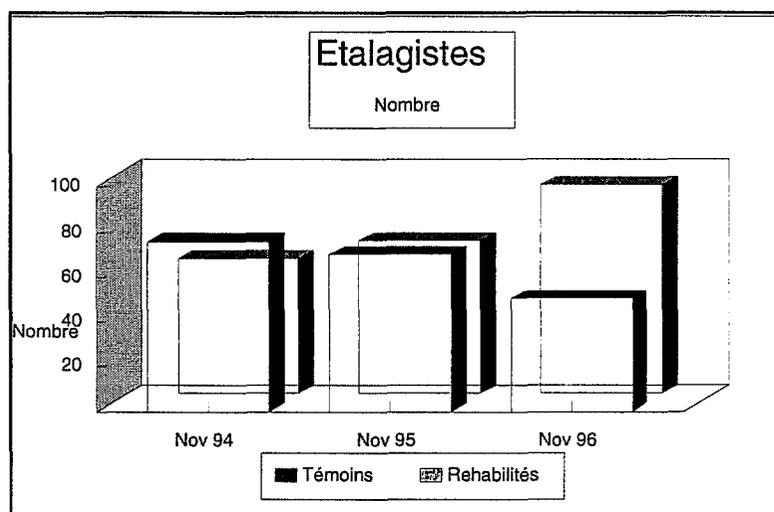
La commercialisation des produits agricoles a subi de grands changements sur les pistes réhabilitées, connaissant tout d'abord une légère hausse en deuxième année, puis une hausse considérable en troisième année, représentant un volume presque 6 fois supérieur à celui de la première année. Cela s'explique par le fait qu'en deuxième année, la population ayant vendu tous ses surplus, ils ont dès lors augmenté leur superficie en production, puisqu'ils avaient un débouché certain pour tous leurs produits. C'est ainsi qu'à Poredaka, les autorités affirment que " *avant, les citoyens produisaient peu et cette maigre quantité pourrissait encore par manque d'acheteurs et de moyens de transport. Actuellement, les acheteurs sont à la recherche des producteurs*". Les agriculteurs confirment ce point de vue " *nos produits se vendent convenablement. les commerçants viennent de tous les coins pour acheter les produits agricoles*". A Hérico, les hommes ajoutent: " *nous partions à la recherche des acheteurs avec nos bagages sur la tête. Actuellement ce sont eux qui viennent vers nous, jusque dans nos maisons pour acheter nos produits, comme la pomme de terre, l'arachide et la banane.* " Les femmes, de leur côté, affirment: " *avant les acheteurs qui venaient de Mamou n'achetaient pas nos produits parce*

que les transporteurs ne prenaient pas beaucoup de bagages à cause du mauvais état de la piste. Présentement, tous nos produits agricoles (piment, aubergines, patate, pommes de terre, arachide) se vendent sur place".

Tableau n° 10
Nombre d'étalagistes sur le marché

	Nombre de sites enquêtés	Etalagistes			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	75	70	50	- 33%
Sites réhabilités	22	60	68	93	+ 54%

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

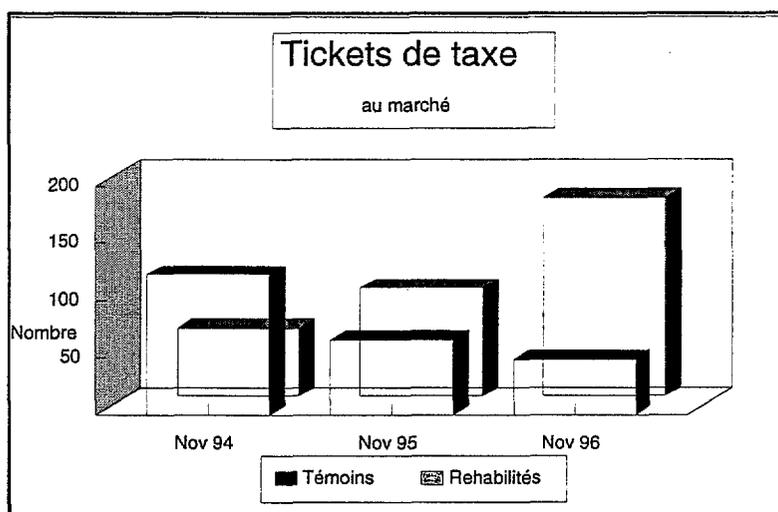


Le nombre d'étalagistes sur les marchés a augmenté de 54% sur les sites réhabilités, passant d'une moyenne de 60 étalagistes par village à 93, alors qu'il a diminué sur les sites témoins. Cela démontre que sur les pistes réhabilitées, il y a maintenant à la disposition des populations un plus grand nombre et une plus grande diversité de produits. Ainsi, à Porédaka, les populations affirment " on trouve maintenant toute sorte de marchandises sur le marché... les commerçants envoient tous les articles qui ne se vendaient qu'en petite quantité: riz, ciment, tôles, savon sel et le poisson frais qu'on ne rencontrait qu'à Mamou".

Tableau n° 11
Nombre de tickets de taxe

	Nombre de sites enquêtés	Tickets de taxe			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	123	65	48	- 60%
Sites réhabilités	22	59	94	174	1,95

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



Le nombre de tickets de taxe placé sur les marchés est un bon indicateur du développement des échanges qui se réalisent sur un marché. En effet, chaque petit vendeur, étalagistes et autres commerçants doivent s'acquitter d'une taxe avant de vendre quelque produit que ce soit. Par ce moyen, les autorités caressent l'espoir "de pouvoir relever le niveau de perception des recettes provenant des taxes et contributions diverses sur le marché; ces avoirs serviront à la construction des biens sociaux, comme les écoles, les dispensaires, les marchés, etc..." (Ouendékéré). Les taxes perçues sur les marchés des pistes réhabilitées ont été multipliées par 3, diminuant dans la même proportion sur les pistes témoins, pendant la même période. C'est dire que les pistes réhabilitées, ces taxes vont permettre d'améliorer les marchés eux-mêmes, pour le plus grand bénéfice des populations concernées. A Donghol Touma, par exemple, un nouveau marché a été établi, avec la construction de plus de 200 kiosques pour les étalagistes. Pendant ce temps, la situation continue de se dégrader sur les sites témoins.

Le tableau n° 12 présente le nombre de mois sans trafic, sur les sites témoins et sur les sites réhabilités. Sur les sites témoins, le nombre de mois sans trafic demeure important: 5 mois en moyenne, soit toute la saison des pluies. Ceci est dû en général au manque d'ouvrages d'art, ne permettant pas le passage des cours d'eau importants. Sur les sites réhabilités, le nombre de mois sans trafic était moindre: près de deux mois.

Mais dès que la piste est réhabilitée, les villages sont reliés toute l'année, en raison de l'importance des oeuvres d'art qui ont été construites sur ces pistes. Ceci permet dès des échanges réguliers et constants sur ces pistes.

Tableau n° 12
Nombre de mois sans trafic

	Nombre de sites enquêtés	mois sans trafic			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	6	4	5	- 13%
Sites réhabilités	22	2	1	0	

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

Conclusion:

Les tableaux qui ont été présentés dans cette section mettent clairement en évidence l'impact de la réhabilitation des pistes sur les marchés et la commercialisation des produits agricoles: En l'espace de trois ans, le trafic pour le marché a été multiplié par 6, le nombre de personnes sur les marchés a triplé, le nombre des transporteurs et des commerçants a doublé, le nombre de tickets de taxes sur les marchés a été multiplié par 3, le volume des produits agricoles drainés a quintuplé, le temps de parcours a diminué de 6 fois, la vitesse moyenne passant de 6 km/h. à 35 Km/h.; les coûts de transport ont diminué de moitié, et le trafic n'est plus interrompu pendant la saison des pluies: toute l'année, ces villages qui étaient totalement enclavés sont maintenant reliés avec le monde extérieur. En bref, la convergence de tous ces indicateurs mettent clairement en évidence l'Impact des pistes sur les marchés et la commercialisation. Ceci est confirmé par l'analyse de régression multiple qui donne un coefficient de corrélation $R^2 = .84$ avec les coûts de transport. On peut dès lors affirmer sans ambiguïté, que les objectifs finaux du Projet: faciliter l'accès aux marchés des producteurs ruraux, sont amplement réalisés.

2. Impact sur la production agricole

Ici les indicateurs retenus concernent d'abord les principales cultures pratiquées, l'élevage, et l'organisation agricole. Un premier groupe de tableaux présente les données concernant les types de culture pratiqués par l'ensemble des agriculteurs, les superficies emblavées, et les productions obtenues. Une seconde série de tableaux concerne les cultures fruitières et arboricoles, et une troisième série aura trait à l'élevage.

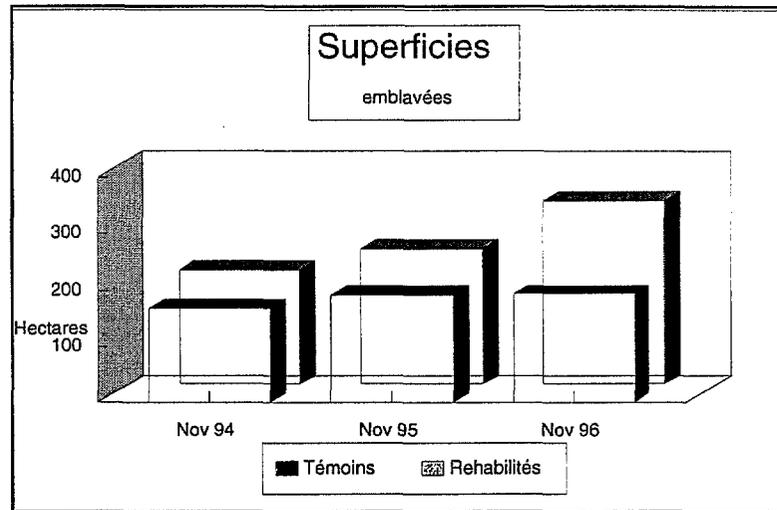
A ce niveau, il ne faut pas s'attendre à ce que des changements importants apparaissent la première année qui suit le processus de réhabilitation. Ce sont là des changements qui ne peuvent apparaître qu'à long terme. En outre, la piste n'est qu'un des éléments parmi beaucoup d'autres, qui peut affecter la production agricole. En effet, le mauvais état des pistes n'est qu'un facteur de blocage de la production et pour la relancer, il faudrait aussi relever les autres contraintes. Mais déjà on peut entrevoir des résultats positifs pour l'avenir; comme à Hérico où les autorités rapportent: " *Une émulation s'est maintenant établie entre les sous-préfectures, les villages, et le district. Avant la réhabilitation, c'est à Soumbakalo que l'on cultivait beaucoup de pommes de terre. Depuis la réhabilitation de la piste, nous avons enregistré beaucoup de demandes de semences dans presque toutes les sous-préfectures, chacun voulant se comparer à Soumbalako dans le domaine des groupements*".

Tableau n° 13
Superficies emblavées

	Nombre de sites enquêtés	Superficies emblavées en Ha.			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	169	193	194	15 %
Sites réhabilités	22	204	243	328	61 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

Comme le montre le tableau n° 13, les agriculteurs n'ont augmenté que très progressivement leurs superficies cultivées, voulant s'assurer d'abord qu'il y avait effectivement un marché. Ce n'est qu'en troisième année que les superficies cultivées ont augmenté d'une manière significative, confirmant ainsi les engagements qu'ils avaient formulé avant la réhabilitation. A Vasséridou, par exemple, la population confirme " *qu'il y a maintenant une multiplicité des champs par l'insertion de nombreux citoyens aux activités agricoles, et qu'il y a une reprise de certains bas-fonds depuis longtemps inexploités*".



Le Tableau n° 14 montre que les superficies des cultures fruitières ont sensiblement augmentées (113%) dans les sites réhabilités, alors qu'elles n'ont progressé que de 29 % sur les sites témoins. En fait, il ne s'agit pas tant de nouvelles plantations que la remise en valeur de celles qui existaient, mais qui étaient totalement abandonnées depuis plusieurs années. Nous avons constaté en effet dans certaines sous-préfectures, comme Donghol-Touma par exemple, que les habitants n'ont pas attendu la fin de la réhabilitation pour remettre en valeur des plantations abandonnées depuis plusieurs années. Il en va de même à Vasséridou, où les autorités confirment que depuis la réhabilitation, il y a eu reprise de certaines plantations abandonnées. Ce qui explique l'accroissement des superficies relevées. Mais il ne s'agit pas vraiment de nouvelles plantations, excepté dans la région de N'Zérékoré, où les plantations de banane se sont multipliées.

Tableau n° 14
Cultures fruitières

	Nombre de sites enquêtés	Superficies des cultures fruitières			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	23	27	30	29 %
Sites réhabilités	22	24	36	51	113 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

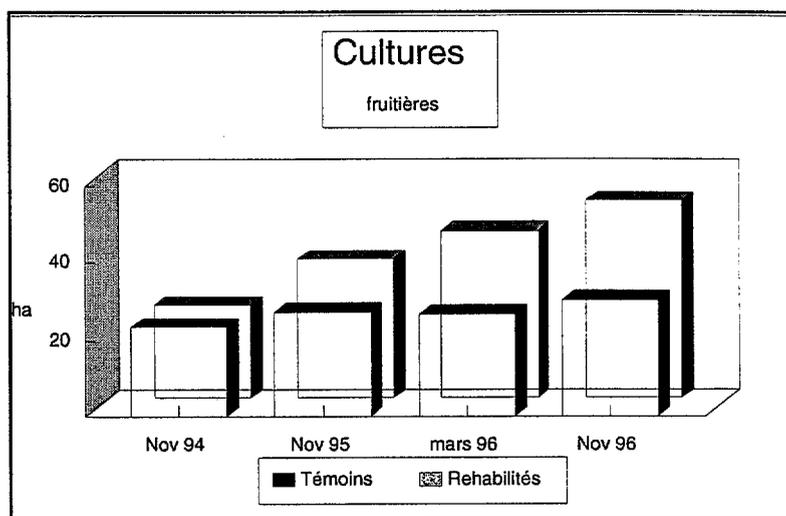


Tableau n° 15
Elevage Bovin
(Effectif moyen des cheptels par site)

	Nombre de sites enquêtés	Elevage Bovin			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	751	730	770	3 %
Sites réhabilités	22	1921	2526	2941	53 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

A partir du Tableau n° 15, on peut conclure que la réhabilitation des pistes a eu également un impact sur le cheptel bovin, celui-ci passant de 1921 à 2941 en l'espace de trois ans. Pendant cette même période le nombre de bovins est pratiquement resté inchangé le long des pistes témoins.

Tableau n° 16
Elevage ovin

	Nombre de sites enquêtés	Elevage ovin			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	467	515	526	12 %
Sites réhabilités	22	626	679	905	45 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

A partir de ce tableau, il apparaît donc une légère progression de l'élevage ovin le long des pistes réhabilitées: 45 % en l'espace de trois ans, contre 12 seulement le long des pistes témoins. L'observation sur le terrain confirme ses résultats. Sur certaines pistes réhabilitées, comme celle de Faranah à Beindougou par exemple, les ovins constituent un véritable danger pour le trafic, stationnant au beau milieu de la piste, sans se soucier des véhicules qui passent.

**Tableau n° 17
Elevage Caprin**

	Nombre de sites enquêtés	Elevage caprin			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	551	614	682	24 %
Sites réhabilités	22	605	633	941	55 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

On voit que le cheptel Bovin, ovin et caprin s'est développé pratiquement dans la même proportion durant ces trois dernières années. Par contre sur les sites témoins, l'élevage caprin est celui qui a connu un plus grand essor, avec une progression de 24 %, contre 12 % pour les ovins et 3 % pour les bovins.

**Tableau n° 18
Volaille**

	Nombre de sites enquêtés	Volaille			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	1422	-	-	
Sites réhabilités	22	3337	4125	1580	- 53 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

Les données concernant la volaille sont très incomplètes, et ne reposent que sur un nombre de sites très limité: 9 la première année, 2 seulement la deuxième année, ce qui peut expliquer l'accroissement apparent, et 8 en troisième année, sur un total de 22 villages enquêtés. On ne saurait donc en tirer aucune conclusion.

Tableau n° 19
Organisation de la production

	Organisation de la production		
	1995	1996	Changement
Nb de projet agricoles	41 %	68 %	67 %
Nb d'ONG	23 %	36 %	60 %
Nb de groupements	59 %	82 %	38 %
Disponibilité Intrants	18 %	23 %	25 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, 95 et 96

Le tableau N° 19 montre que quelques changements sont apparus au niveau des organisations agricoles, puisque sur les 22 villages observés, 41% d'entre eux travaillaient avec des Projets en 1995, et 68% en 1996. Mais nous n'avons pas de données sur ces aspects pour l'année 1994, ce qui ne permet pas de juger du niveau d'organisations existant avant la réhabilitation. Quoiqu'il en soit, il est certain que la création de groupements et l'implantation des ONG ou des Projets demande du temps. Mais la nécessité de s'organiser vient avec le marché, ce que confirment les femmes de Porédaka: " *pour que nos produits agricoles ne pourrissent plus, nous sommes en train de créer des groupements féminins de production, car nous produisons la patate, la tomate, le piment, l'aubergine*". De même les hommes ont formé des groupements " *avec des commerçants qui viennent prendre tous nos produits agricoles sur place*". A Herico, les femmes annoncent la création d'une coopérative de teinturiers, et l'arrivée de 2 cordonniers. On peut donc s'attendre à ce que des groupements de toutes sortes se multiplient dans tous les villages dont la piste est réhabilitée. Enfin, il est intéressant de noter que déjà les intrants sont disponibles dans un plus grand nombre de villages, passant de 18% à 23% en troisième année. Mais ce pourcentage demeure faible, dénotant par là une agriculture fondamentalement traditionnelle. C'est dire combien il est important pour le Ministère de l'Agriculture d'intensifier ses efforts de vulgarisation agricole dans les régions où les pistes sont réhabilitées, afin que les résultats escomptés soient pleinement atteints.

Conclusion:

Les populations des villages enclavés ne produisent que pour l'autoconsommation, les surplus pourrissant sur place par manque d'acheteurs et de moyens de transport. Une fois la piste réhabilitée, les populations retrouvent intérêt à mettre en valeur des terres depuis longtemps abandonnées, et à agrandir leur exploitation. Toutefois, l'impact sur la production agricole ne peut être perçu qu'à long terme, car il faut du temps et des moyens pour développer sa production. C'est ce que confirment les données présentées dans les tableaux antérieurs, qui montrent que c'est en troisième année que l'impact sur les superficies cultivées et les productions vendues se manifeste pleinement, avec une augmentation de 61 et 469 % respectivement. Cela peut paraître faible en ce qui concerne les superficies cultivées, mais il faut se rappeler que les pistes ne sont qu'un des nombreux facteurs qui influencent la production agricole, les plus importants étant les services

d'encadrement agricole, la diffusion de nouvelles technologies, la disponibilité des intrants et l'accès au crédit. Mais les changements apparus sont conformes à l'attitude des agriculteurs, qui avaient tous promis d'augmenter les superficies cultivées, dès lors qu'une des contraintes majeures serait levée: l'impossibilité où ils étaient jusque là d'écouler leur production. Déjà des coopératives et des groupements de producteurs se sont formées, signe d'une plus grande activité et gage d'une volonté de bien mettre à profit le potentiel agricole de la région.

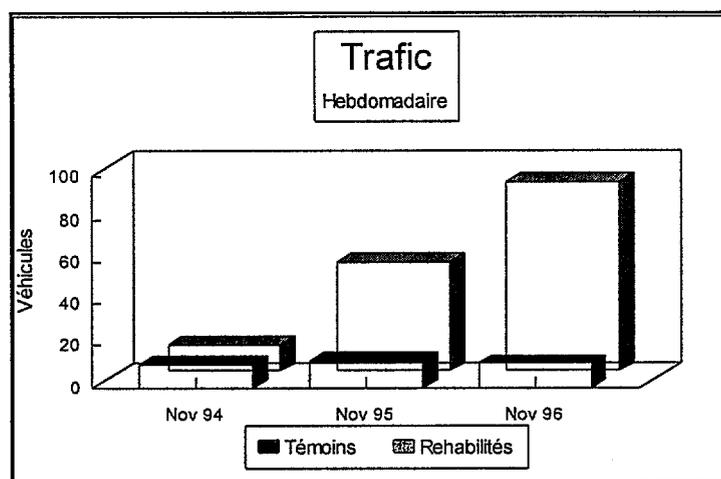
3. Impact sur la population rurale

Là encore, un certain nombre d'indicateurs ont été retenus, comme le trafic hebdomadaire, et les indicateurs concernant les marchés, car cela affecte directement la population, et le développement des services.

Tableau n° 20
Trafic Hebdomadaire

	Nombre de sites enquêtés	Trafic Hebdomadaire			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	11	13	12	3 %
Sites réhabilités	22	12	52	89	673 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



Le tableau n° 20 met en évidence l'importance de la réhabilitation des pistes pour les populations, puisque le trafic a été multiplié par 7 sur les pistes nouvellement achevées. Ce changement est immédiat, et répond pleinement à l'objectif visé: le désenclavement des villages. C'est un des changements les plus appréciés par les populations qui affirment: *"Notre vie est en train de changer... le marché hebdomadaire est très fréquenté, les marchandises arrivent en quantité suffisante, les maladies infantiles se traitent maintenant sur place, les produits maraîchers s'écoulent facilement...il y a la facilité de participer aux cérémonies organisées dans les districts avoisinants.."*

En effet, un certain nombre de données, non directement quantifiables, sont aussi importantes pour mesurer l'impact des pistes sur la population rurale: il s'agit de comparer le degré de frustration avant la

réhabilitation, et le degré de satisfaction après la réhabilitation. Les interviews menées auprès des populations et des autorités permettent de bien mettre en évidence cet impact. C'est ainsi que les autorités locales, les hommes et les femmes sont unanimes pour déplorer la situation dramatique qu'elles vivaient avant la **réhabilitation des pistes**.

Tous considèrent en effet que l'enclavement des villages, résultant du mauvais état de la piste, est la source de tous leurs maux, de leurs conditions socio-économiques déplorables, du manque total des services les plus fondamentaux, comme la santé et l'éducation, de la désertion des fonctionnaires qui ne rejoignent pas leur poste, bref, de leur coupure du reste de la civilisation.

C'est ainsi que les femmes de **Malapouya**, par exemple, n'hésitent pas à dire: "*Dans notre village, nous sommes en brousse, nous vivons un calvaire*". La situation des malades, ou des femmes en grossesse est particulièrement dramatique: "*en cas de retard, soit la femme rend l'âme, soit le bébé*", ou encore, "*Les malades évacués à partir des villages rendent l'âme avant l'hôpital*". Il en résulte un grand découragement des populations. Ceux de **Missira** l'affirme en ces termes: "*La population travaille beaucoup, mais les gens doivent transporter sur la tête tout ce qu'ils veulent vendre... les produits pourrissent dans les greniers par manque de moyens de transport.... Les gens cessent alors de produire, les plantations sont abandonnées*". A **Tourkoun** si la condition des hommes est déplorable, celle des femmes n'est guère enviable: "*Les citoyens vivent une vie médiocre.... tous les secteurs du développement sont bloqués par le manque de pistes et de voies de communications viables..Tous les services sont paralysés.... Les femmes sont dans les plantations pour les travaux champêtres, et à la cuisine: sur elles pèsent des fardeaux dont le poids est incommensurable*".

Sur le plan de la production, c'est le grand découragement: "*A cause de la piste, les produits agricoles pourrissent dans les villages*" affirment les populations de presque tous les villages étudiés. Ou encore, "*la production agricole diminue parce que nos produits ne sont pas achetés sur le marché.... beaucoup de produits pourrissent à la maison, ce qui décourage les producteurs*". A **Guéckédou**, les agriculteurs ajoutent: "*Nos produits agricoles pourrissent, car personne ne peut transporter un sac d'oranges sur la tête pendant une vingtaine de Km. Quant nous envoyons un sac de café, nous perdons de l'argent*". D'autres, comme ceux de **N'Zon** ajoutaient "*nous avons abandonné nos plantations de café et de cacao, parce que ces produits ne se vendent plus, faute de moyens de transport*". Et ceux de **Vasséridou** affirmaient de leur côté: "*nous avons abandonné nos plantations parce que les commerçants ne viennent plus acheter nos produits.. Tous les maux dont souffrent le village sont liés au mauvais état de la piste: instabilité des maîtres d'école et des infirmiers, dépeuplement du village, cases délabrées, etc... Tous les échanges commerciaux sont bloqués, tout ceci est pour nous un grand découragement*". A **Moribadou**, les villageois résumaient mieux que quiconque toute la tristesse de leur vie: "*Un village qui avait connu la route a du mal à vivre quand il la perd. Notre village est complètement dénaturé parce que chaque année nous assistons au départ des familles pour d'autres villes ou villages. Nous ne connaissons, ni ne voyons aucun avantage du gouvernement sur notre population*", et de continuer: "*A cause de l'enclavement, nous avons perdu notre sous-préfecture, notre marché, notre école et très bientôt notre mosquée, parce que notre Imam aussi vient de partir. Nous ne sommes comparables qu'aux animaux ici parce que nous sommes cachés dans la forêt*".

En contraste, une fois la **piste réhabilitée**, c'est toute une vie qui renaît, et les services qui redémarrent. C'est ainsi que les autorités se réjouissent que "*les fonctionnaires qui jadis se refusaient de rejoindre leur lieu de travail, sont maintenant réguliers, et l'acheminement de leur salaire qui mettait deux ou trois mois pour leur parvenir est devenu facile*". Cette renaissance de la vie du village, les femmes de **Donghol-Touma** l'expriment

en ces termes: " *La vie est en train de changer et nous voyons les avantages de la réhabilitation: le marché est beaucoup fréquenté, les marchandises arrivent en quantité suffisante ... les maladies infantiles se traitent maintenant sur place, les produits maraîchers s'écoulent facilement,.... il y a la facilité de participer aux cérémonies organisées dans les districts avoisinants*". De leur côté, les autorités affirment: " *le désenclavement a facilité tout au niveau du village... à présent, c'est toujours la joie qui continue ... Les transactions commerciales et les voyages entre villages sont facilités... les produits agricoles ne pourrissent plus... les hommes et les animaux domestiques sont convenablement traités*".

Dans un autre village, à **Kithiar**, où la piste est enfin réhabilitée, les habitants expriment leur satisfaction d'une manière remarquable lorsqu'ils affirment: " *A tout moment les véhicules circulent, le commerce est florissant, les visites sont fréquentes... Nous sommes satisfaits à plus d'un titre: Si j'ai besoin de quoi que ce soit, je sors de ma case, un véhicule me dépose là où je dois me rendre, je traite mes affaires, un autre véhicule me reprend pour me ramener dans l'espace de 3 à 4 heures de temps, là où il me fallait plusieurs jours*".

Les agriculteurs affirment de leur côté: " *les acheteurs nous trouvent maintenant à domicile, les camions sont chargés à proximité de nos concessions... nous ne portons plus de bagages sur la tête... on se soigne sur place et en cas de déplacement, on ne perd plus de temps à attendre les véhicules*". Ou encore, " *nous produisons même ce que nous ne consommons pas sur place... Actuellement, il suffit tout simplement de négocier avec un chauffeur pour qu'il vienne chercher les produits. Avant, on priait les clients, maintenant, ce sont eux qui viennent nous prier*". Et les Hommes de conclure: " *cette année restera un souvenir pour chaque producteur; car des camions sont venus de Dakar pour acheter des oranges et des bananes, ce qui nous a permis de faire en un jour une recette de plus de 1.000.000 FG*".

A **Malenta**, Les hommes manifestent leur satisfaction en ces termes: " *nous sommes très réconfortés... si hier nous transportions nos malades dans des hamacs pour monter et descendre les collines et les montagnes pendant des jours pour arriver à Gaoual, maintenant c'est au centre de la sous-préfecture que nous prenons des véhicules et pendant 4 à 5 heures de parcours nous arrivons à Gaoual*". Il n'y a plus de difficultés dans le transport des matériaux de construction et les véhicules n'accusent plus de pannes et d'accidents. Les femmes manifestent également leur joie " *cette réhabilitation a été un grand trésor pour toute la population. On faisait 60 à 80 km à pied pour rejoindre Touba et s'embarquer dans un véhicule pour Gaoual, aujourd'hui, c'est au niveau de chaque village ou à Malanta que les gens prennent les véhicules pour Gaoual; avec une diminution, le tarif passager est passé de 10000 FG à 7000 FG. Un seul véhicule venait une fois chaque 2 mois, maintenant nous voyons plus de 3 à 4 véhicules par semaine*". Certains ressortissants viennent maintenant dans leurs voitures pour rendre visite à leurs parents, ce qui était impossible avant la réhabilitation. En ce qui concerne les services, les autorités sous-préfectorales et du village, les hommes et les femmes confirment qu'il y a eu beaucoup de changements: " *construction d'une école de 3 classes par le PASE et d'un centre de santé avec l'aide de la CEE, le nombre de fonctionnaires stables a augmenté, le SNAPE a réalisé des forages, les visites de familles et les déplacements sont facilités*".

A **Termessé**, les autorités sous-préfectorales indiquent que la réhabilitation des pistes permet à la population de profiter de meilleurs services, par la présence assidue des fonctionnaires: " *pour l'instant tous les agents sont à leur place*". Les hommes et femmes constatent quant à eux la facilité de déplacement des agents de l'élevage pour la vaccination du bétail et l'approvisionnement des centres de santé en produits pharmaceutiques. Le transport des malades vers le centre de santé est devenu facile, et cela soulage beaucoup les populations. Les agents de la santé eux-mêmes " *peuvent maintenant se déplacer vers les autres villages pour*

les vaccinations." Quant aux autorités sous-préfectorales elles affirment: " avant la réhabilitation de la piste, tout agent muté à Termessé se considérait comme sanctionné par la fonction publique. Dès lors il ne rejoignait pas son poste, ou y allait avec beaucoup de réticences. Présentement, tous les agents sont à leur poste de travail." En ce qui concerne les écoles, il y a le contact mutuel entre la Direction Préfectorale de l'Éducation et les écoles, le transport facile des matériels scolaires, la construction de nouvelles classes et un accroissement du taux de scolarité: " l'augmentation du nombre de classes a favorisé les taux d'inscription de nos enfants à l'école."

A Hérico, " les maçons, les menuisiers et certains citoyens qui avaient quitté le village reviennent s'y installer et cherchent des terrains pour entreprendre des travaux de construction. A ce jour, 3 maçons, et 2 menuisiers sont revenus au village". L'essor économique de ce village est aussi sensible aux niveaux des autorités du village qui affirment: " cette année, le recouvrement de l'impôt minimum s'est effectué en un seul mois, alors que dans les années passées, il fallait 6 à 10 mois pour recouvrer l'impôt du village".

Cet essor se retrouve dans tous les sites réhabilités. A Porédaka, les populations manifestent leur satisfaction en ces termes: " Maintenant, nous trouvons tout ce dont nous avons besoin dans notre village. Nous pouvons nous rendre en ville (Mamou) à n'importe quel moment...La population et les commerçants ont sensiblement augmenté. Porédaka est devenu presque une ville, grâce à la piste. En outre, la piste a permis à certains villages de se désenclaver pour l'ouverture de pistes secondaires.. " Cet essor se fait aussi ressentir au niveau social et des loisirs, et profite tout particulièrement à la jeunesse: " La jeunesse a trouvé la nécessité de construire des salles de danses, des rencontres juvéniles sont organisées, Nous avons maintenant des video-clubs. Avant, nos enfants ne connaissaient même pas ce qu'était le cinéma".

A N'Zon, les Autorités du village affirment avoir constaté une nette amélioration du niveau de vie de la population du village. "Quand nous avons vu les premières machines de terrassement, c'était la fête au village...Avant, notre village était désert, mais depuis que la piste a été réhabilitée, des nouvelles familles viennent grossir le village; toutes les activités sont maintenant possibles". Au niveau de la production agricole, les autorités constatent que les populations ont accru les superficies de riz et se sont engagées à créer de vastes plantations de caféiers et de bananiers parce que "elles peuvent facilement écouler leur production à des prix rémunérateurs". Autre changement notoire: "depuis la réhabilitation de la piste, notre village a bénéficié d'un puits améliorant ainsi nos conditions alimentaires. En plus, notre école est passée de 2 classes pour 2 enseignants à 4 classes pour 3 maîtres. Les chaînes vidéos et musicales recréent la jeunesse"

Les autorités de Moribadou affirment " nous avons maintenant toutes les facilités de rejoindre nos villages pour quelques problèmes que ce soit. Nous commençons à reconnaître des villages qui avaient disparu et qui reviennent à la même place; l'échange commercial qui existait autrefois entre Macenta et Konsankoro a repris. Le drainage des produits agricoles est devenu plus facile et plus intense. Le circuit de l'information est devenu plus rapide ". La population se réjouit maintenant du fait que la piste constitue un moyen incontournable pour le développement de leur localité: Konsankoro est un véritable carrefour et un pôle d'attraction de part sa situation de trait d'union entre la Guinée Forestière et la Haute Guinée. Comme l'affirment les populations, " Avant la réhabilitation, on n'entendait pas le bruit de moteur ici, maintenant chaque jour, un nombre indéterminé de véhicules passent et nous n'avons plus de problèmes pour évacuer nos malades à Macenta ou à Kérouané. Notre niveau de vie commence à monter ". Il y a un retour massif des gens qui avaient quitté le village et une augmentation se fait voir. Le marché du village qui avait jadis disparu à cause du manque de piste a maintenant repris ses activités. Les divorces qui étaient fréquents avant ne se font presque plus et les foyers se consolident chaque jour. Les hommes quant à eux affirment: " celui qui a connu l'état de cette piste

avant sa réhabilitation ne peut pas se faire une idée sur l'état actuel". Les femmes se sentent très heureuses de l'état actuel de la route, elles affirment qu'elles ne seront plus victimes du divorce non souhaité. Elles ont actuellement la facilité dans leurs petits commerces pour le changement de leurs conditions de vie; " nous ne perdons plus nos récoltes, tout ce que produisons nous fait gagner de l'argent; les femmes en grossesse ont maintenant la facilité de déplacer pour le centre de santé et ne meurent en place à cause des difficultés d'accouchement "; elles confirment que la vie est en train de changer et elles commencent à constater les avantages de la piste: "tous les marchés qui étaient abandonnés ont repris et les marchandises arrivent en quantité suffisante; les maladies infantiles se traitent maintenant sur place. Les produits maraîchers s'écoulent facilement et il y a de la facilité de participation aux cérémonies organisées dans les autres villages". Les transporteurs affirment que le coût du transport passager sur une distance de 37 km a diminué de 600 FG à 400 FG; celui de la tonne marchandises de sa part a subit une baisse de 6000 à 4500 FG. Un transporteur qui pratique cette piste confirme qu'il n'enregistre pas de pannes causées par l'état de la piste. Les produits transportés sont: le riz, le mil, l'arachide, le manioc, l'huile de palme; la banane, le piment. Au niveau du trafic, il y n' y avait "pratiquement plus de véhicules qui circulaient sur cette piste, sauf quelques rares camions qui forçaient, mais ils tombaient toujours en panne". Actuellement il y a des centaines de véhicules de toute sorte: voitures légères, camionnettes, camions, tracteurs, bus, etc. si bien que les agriculteurs n'ont plus de problèmes pour écouler leurs produits: " depuis la réhabilitation de la piste, les acheteurs nous trouvent maintenant à domicile; les camions sont chargés à proximité de nos concessions, nous ne portons plus de bagages sur la tête. Les travaux de réhabilitation des plantation qui étaient abandonnés sont maintenant en cours de reprise ". Au niveau des marchés, tous les marchés qui étaient situés sur cette piste et qui étaient abandonnés ont repris leurs activités; on y trouve assez de véhicules, des commerçants viennent de tous les coins, de Kérouané, Macenta, Banankoro, etc.. avec diverses marchandises. Les revenus ont augmenté car les produits se vendent rapidement et font gagner de l'argent.

A Missira, les autorités affirment " Chaque jour il y a au moins une occasion de transport, et le jour du marché, il y a assez de commerçants qui viennent de Téliélé. Maintenant, il n'y a plus d'handicap, les ponts de Yangalé et Donzo sont très bien faits, ils constituaient le frein à tout trafic entre Koba et Missira avant Janvier 1996". Pour les autorités de Tourkoun, les autorités affirment que leur village est maintenant devenu un grand carrefour, un centre commercial où les véhicules de tous les horizons ont rendez-vous; "Sur la piste Kambaya-Sogolon, alors que l'on comptait un à deux véhicules au marché hebdomadaire, de nos jours on en dénombre des dizaines de camionnettes, de minibus et de camions." Les hommes affirment "plusieurs changements importants se sont opérés en si peu de temps depuis la réhabilitation de la piste de Koba, surtout dans les marchés en ce sens que les paysans ne se retournent plus avec les produits chez eux, tout est vendu sur place, la demande étant très forte." A propos des écoles, les hommes confirment leurs vœux de construire de nouvelles écoles dans la sous-préfecture de Koba, "il y a un progrès notable s'agissant du taux de fréquentation scolaire et une satisfaction généralisée quant à la facilité de déplacement."

Les femmes des villages situés le long de la piste Kambaya-Sogolon affirment que "la réhabilitation nous a déchargé de plusieurs problèmes, si jadis nous portions nos produits agricoles sur nos têtes pour faire environ 43 kilomètres, actuellement même les minibus sillonnent la quasi totalité des villages en quête de produits et de passagers, ceci explique une amélioration nette de la condition féminine en général dans nos villages." Comme conséquence heureuse, les femmes signalent "l'apparition sur les marchés de nouvelles marchandises ou parures féminines. Par ailleurs, l'afflux de nouvelles personnes et autres visiteurs vers la plage de Sinta, sont entre autres les bienfaits de la réhabilitation entamée dans nos villages."

Les femmes de **Tourkoun** disent de leur côté avec fierté, "Nos revenus commencent à s'améliorer, nos visages commencent aussi à être luisants et nous pouvons suivre régulièrement nos traitements médicaux maintenant." De leur côté, les transporteurs sont satisfaits eux aussi. L'un d'eux affirme "On enregistre moins de panne, actuellement les passagers se gagnent difficilement parfois à cause du taux de fréquentation élevé des transporteurs au marché." Un transporteur habitué depuis plus de 5 ans à circuler entre **Télimélé-Missira** (93 km) affirme "Malgré que le coût de transport a diminué, je circule très vite et sans panne et je puis vous dire que je peux faire entre 3 et 4 voyages par semaine maintenant, l'unique inconvénient est le standard de la piste..."

Globalement, les changements survenus sont très positifs. Au niveau des populations, "les effets bénéfiques de la réhabilitation se ressentent déjà puisque le prix des produits a augmenté, ceci encourage les producteurs, avec pour effet corollaire la diminution du coût de transport passager et bagages."

Au niveau socio-économique, le déplacement des populations est beaucoup plus aisé, et les matériaux de construction s'acquièrent à tout moment à des prix compétitifs; "sans oublier que les revenus des paysans vont s'améliorer d'ici quelques années suite à une augmentation et à la diversification des rendements et production à des prix plus intéressants aux producteurs."

Au niveau de la production agricole, "les superficies mises en valeur cette année dépassent considérablement celles des années antérieures. Parmi la population plusieurs personnes se sont reconverties en producteurs à cause de la forte demande des denrées de premières nécessités."

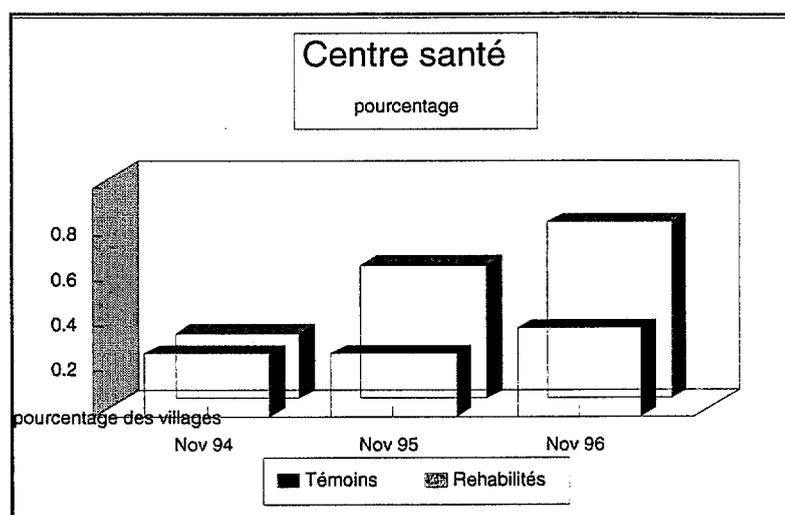
Quant à la commercialisation des produits, "on peut déjà noter la forte demande par rapport à l'offre, ceci a favorisé l'augmentation du prix des produits agricoles. Cette constatation est générale dans les marchés de **Koba**." Au niveau des services, "la communication entre la préfecture et les sous-préfectures désenclavées est maintenant très facile. Par exemple les services de santé sont mieux fréquentés et l'évacuation des malades vers **Télimélé** ou ailleurs est devenue pratique courante. De nos jours, les fonctionnaires sont très réguliers à **Koba**."

Toutes ces citations révèlent bien le degré de satisfaction des populations, une fois la piste réhabilitée, et mettent bien en évidence l'impact positif qu'elles ont sur les populations concernées, complétant ainsi les données quantitatives recueillies pour mesurer cet impact.

Tableau n° 21
Pourcentage des villages ayant un centre de santé

	Nombre de sites enquêtés	Pourcentage de village avec centre de santé			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	28 %	28	39	40 %
Sites réhabilités	22	29 %	59	77	170 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

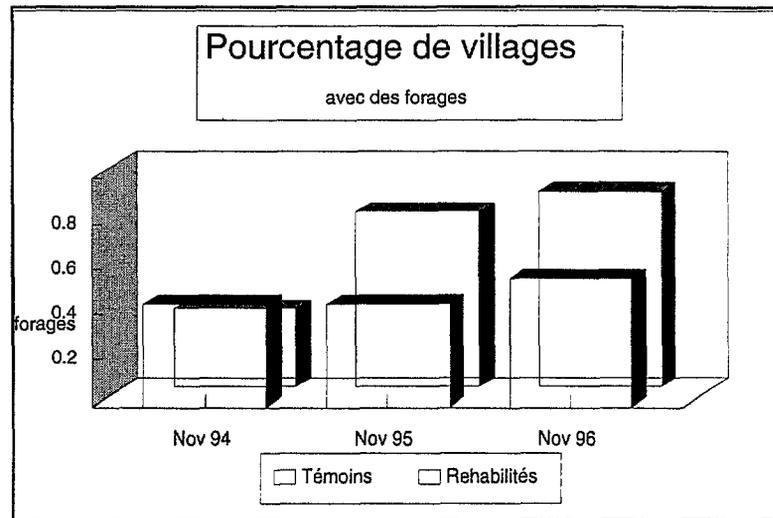


Enfin, comme le montre le tableau n° 21, dans les villages réhabilités seulement 29 % d'entre eux avaient un centre de santé avant la réhabilitation. Trois ans plus tard, 77 % en sont dotés. De même pour les forages (tableau n° 23) avant 34 % avaient des forages pour l'eau potable, trois ans après la réhabilitation, 86 % des villages ont des forages d'eau potable. Enfin, durant cette même période, le nombre de villages ayant des salles de classes est passé de 46 à 95 %, autant d'éléments très appréciés des populations.

Tableau n° 22
Pourcentage de villages ayant des forages

	Nombre de sites enquêtés	Pourcentage de village avec forages			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	44 %	44	56	25 %
Sites réhabilités	22	34 %	77	86	152 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96

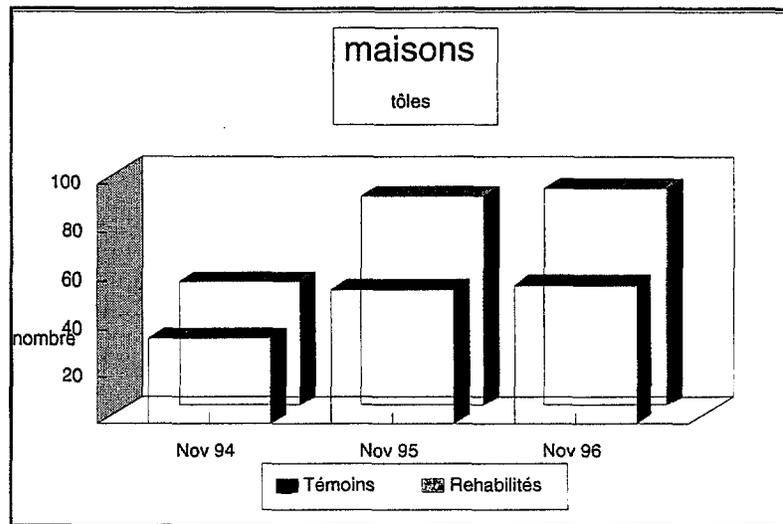


L'absence d'eau potable est durement ressentie par les populations. A Samba Barry, par exemple, les autorités locales affirment: " *En saison sèche, nos femmes et nos enfants parcourent chaque jour plus de 5 Km à la recherche de l'eau potable, les véhicules du SNAPE ne pouvant pas venir pour le forage de puits: notre seul ami est celui qui nous aidera à avoir suffisamment de l'eau et réhabiliter notre piste*". C'est le manque de piste, en effet qui le plus souvent ne permet pas au SNAPE de se rendre dans les villages les plus nécessiteux en eau. Les agents du SNAPE de la sous-préfecture de Malanta par exemple reconnaissent que " *Grâce à la piste, 28 forages ont été réalisés dans la sous-préfecture*". De même à Kithiar, les autorités affirment que: " *la réhabilitation de la piste a permis au SNAPE de réaliser des forages dans plusieurs villages, à la grande satisfaction des populations*". Le tableau n° 22 met bien en évidence cette progression dans la construction des forages, comme conséquence de la réhabilitation des pistes.

Tableau n° 23
Nombre de maisons couvertes en tôles

	Nombre de sites enquêtés	Nombre de maisons couvertes en tôles			
		1994	1995	1996	Changement
Sites témoins	18	37	56	58	57 %
Sites réhabilités	22	52	87	91	76 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94, Nov 95, et Nov 96



Un autre indicateur significatif de l'impact des pistes, c'est le nombre de maisons couvertes en tôles. En effet, en moins d'une année, ce pourcentage a augmenté de 46 %, et au terme de trois ans, il a augmenté de 76 %. En moyenne, ce sont donc trente nouvelles maisons qui ont été couvertes en tôles, alors qu'il avait fallu des années pour que 66 maisons se trouvent tôlees. L'amélioration générale de l'habitat s'en trouve facilitée, car le transport de matériaux de construction est enfin possible. Comme le mentionne les autorités de Kithiar: " *déjà quelques paysans commencent à ramasser des agrégats pour la construction de maison en dur. L'acheminement des matériaux de construction est devenu rapide*". C'est bien là un impact immédiat et positif du processus de réhabilitation des pistes, et indice de l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Tableau n° 24
Ensemble des indicateurs d'impact sur la population

Types de données	1994	1995	1996	Changement sur 3 ans
Trafic hebdomadaire	12	52	89	637 %
Temps de transport	8 h.	3 h.	1 h.30	- 84 %
Coût de transport passager (FG)	3 415	2 270	1 818	- 47 %
Coût de transport Tonne marchandise	37 750	22 579	16 841	- 52 %
Nb moyen d'étalagistes par village	60	68	93	54 %
Nb moyen de commerçants sur marché	23	32	34	48 %
Nb moyen de personnes sur les marchés	1 017	1 770	2673	163 %
Pourcentage de villages ayant un centre de santé	29 %.	59 %	77 %	170 %
Pourcentage de villages ayant des salles de classes	46 %	86 %	95 %	109 %
Pourcentage de villages ayant des forages (eau potable)	34 %	77 %	86 %	152 %
Nb de maisons couvertes en tôles	52	87	91	76 %

Source: enquêtes DNGR, Novembre 94 et Mars 95

L'Impact sur la population rurale est positif sous bien des rapports: les services se sont développés d'une manière significative, avec la présence effective des fonctionnaires nommés dans ces villages. Les populations ont plus facilement accès aux soins de santé et à l'éducation pour les enfants: 77 % des villages situés le long des pistes réhabilitées ont maintenant un centre de santé, contre 29% avant la réhabilitation. 95 % ont des écoles, (46% avant) et 86 % ont des forages pour l'eau potable, contre 34 % seulement avant la réhabilitation. Ces changements sont particulièrement appréciés des femmes, car c'est à elles qu'incombent ses responsabilités. Les échanges commerciaux se sont multipliés, le trafic hebdomadaire ayant été multiplié par 6. Les déplacements sont dès lors beaucoup plus faciles, les temps et les coûts de transport ont nettement diminué, autant d'éléments fort appréciés des populations. Les femmes de Moribadou résumant parfaitement la situation lorsqu'elles affirment: " nous avons maintenant toutes les facilités de rejoindre nos villages pour quelques problèmes que ce soit. Nous commençons à reconnaître des villages qui avaient disparu et qui reviennent à la même place; l'échange commercial qui existait autrefois entre Macenta et Konsankoro a repris. Le drainage des produits agricoles est devenu plus facile et plus intense". Dans tous les villages, elles expriment leur grande satisfaction en affirmant que c'est la vie qui renaît, et après tant d'années d'abandon et de frustration, tous

les espoirs d'une vie moins dure leur sont permis: " nous ne perdons plus nos récoltes, tout ce que produisons nous fait gagner de l'argent; les femmes en grossesse ont maintenant la facilité de déplacer pour le centre de santé et ne meurent en place à cause des difficultés d'accouchement ". Les femmes donc se sentent très heureuses de l'état actuel de la route, Elles ont actuellement la facilité dans leurs petits commerces pour le changement de leurs conditions de vie; elles confirment que la vie est en train de changer et elles commencent à constater les avantages de la piste: "tous les marchés qui étaient abandonnés ont repris et les marchandises arrivent en quantité suffisante; les maladies infantiles se traitent maintenant sur place. Les produits maraîchers s'écoulent facilement et il y a de la facilité de participation aux cérémonies organisées dans les autres villages".

4. Impact sur les PME

Cet impact se mesure essentiellement en comparant le nombre de PME qui répondaient aux premiers appels d'offres de la DNGR, le nombre actuel de soumissionnaires, et le nombre de contrats signés avec la DNGR.

Un autre aspect important est celui de la formation donnée aux PME, en particulier à travers l'UME, pour renforcer leurs capacités à répondre aux appels d'offre et à réaliser les travaux de réhabilitation des pistes et la construction d'ouvrages de franchissement.

Le PNIR a prévu d'accompagner le développement des PME nationales afin de leur permettre d'accéder progressivement au volume important des travaux offerts par le secteur des Travaux Publics. Dans ce cadre, la DNGR a mis en oeuvre un Dispositif d'Appui/Promotion (DAP) aux PME adapté au programme de travaux d'infrastructure rurale. Ce dispositif d'appui s'articule autour de trois axes :

- Sur le plan externe le DAP doit s'efforcer de faciliter les relations des PME avec l'Administration et proposer des améliorations sur le plan réglementaire touchant les marchés publics, sensibiliser les bailleurs de fonds sur les besoins du secteur notamment au niveau des équipements et de la formation.
- Sur le plan interne, le DAP consolide les PME en leur fournissant un appui adapté en formation tant technique qu'au niveau de la gestion. Des actions conséquentes ont été réalisées dans ce sens. Plus de 130 PME sont actuellement en relation avec le DAP et 80 d'entre elles ont bénéficié d'un appui en formation et conseil.
- Sur le plan opérationnel, ce dispositif repose sur :
 - l'UME, dont la mission est d'assurer la formation technique des opérateurs privés;
 - le Projet Pilote de DUBREKA, dont un des objectifs essentiels est de former des PME aux techniques des travaux à Haute Intensité de Main d'Oeuvre (HIMO);
 - des Opérateurs privés pour la formation au management et à la gestion des entreprises.

Impact:

Sur trois ans et demi, la formation des PME a touché plus de cent vingt (120) opérateurs privés chargés de la réalisation des ouvrages. Au niveau des opérateurs privés, la formation a été d'ordre technique et entrepreneurial au profit de plus de 80 PME. (voir tableau n° 28)

En matière de productions pédagogiques (formation-production) 11 documents ont été élaborés ou sont en voie d'achèvement (mémento des pistes rurales, guide des aménagements de bas fonds, schéma directeur des pistes rurales, techniques de réalisations des ouvrages d'art, etc...)

Un dispositif d'appui/promotion a été mis en oeuvre au sein de la DNGR, dans le cadre du PNIR. Au niveau opérationnel, ce dispositif s'articule autour de l'UME et de la composante BIT/HIMO. Depuis 1994, une priorité a été donnée à ce volet.

A partir de la création d'un fichier PME (regroupant maintenant 115 PME) recensant leurs besoins de formation, ce volet a pu être identifié.

Ainsi, au cours de l'année 1994, 60% du volume de formation s'est fait en faveur des PME et des Tâcherons. Cent quatre-vingt-douze (192) cadres dirigeants et techniciens de PME et cent deux (102) tâcherons ont bénéficié de cette formation.

L'Unité Ecole Mobile de Mamou (UME)

L'impact institutionnel du PNIR à la Direction Nationale du Génie Rural a été manifeste, entre autre, par la création de l'Unité Mobile Ecole (UME) de Mamou, créée en 1991, dont la mission est la formation et le perfectionnement des cadres des secteurs publics et privés évoluant dans le domaine des infrastructures rurales.

En effet, dans le cadre de l'exécution du programme du Projet National d'Infrastructure Rurale (PNIR), un linéaire de 1.000 Km de pistes rurales a été réservé aux Petites et Moyennes Entreprises (PME) Guinéennes. Or il se trouve que les PME nouvellement créées, ou déjà existantes, n'avaient pas les compétences nécessaires pour:

- Répondre aux appels d'offre d'une manière valable;
- Conduire normalement et efficacement les travaux sur les chantiers;
- Construire les ouvrages d'art conformément au cahier des prescriptions techniques.

De même, la DNGR, qui est le maître d'oeuvre, n'avait pas de référentiel sur les travaux de pistes rurales et ouvrages d'art adaptés au contexte guinéen et les cadres de la DNGR n'avaient pas les compétences nécessaires pour élaborer un cahier des charges suffisamment précis.

L'UME s'est donc vue confier la charge spécifique de:

- Former les agents des PME à l'analyse du Dossier d'Appel d'Offres et à l'élaboration d'une soumission en ouvrages d'art et en pistes rurales;
- Former des conducteurs de travaux et des chefs de chantiers pour les pistes rurales;
- Former des chefs d'équipes pour les ouvrages d'art, et enfin
- Former les cadres de la DNGR en techniques routières et contrôle des travaux.

Dès sa création, l'UME s'est trouvée confrontée au problème d'un dépassement important des coûts estimatifs initialement prévus dans les appels d'offre par les entreprises soumissionnaires des premiers lots du PNIR, et qu'il convenait de trouver une alternative viable face à cette situation. Par ailleurs, il se trouvait que les cadres de la DNGR chargés de l'analyse des dossiers ne disposaient pas d'ouvrages de réflexions ni de référentiel adapté. Un Séminaire de formation-réflexion fut alors organisé à Mamou, donnant ainsi naissance au "Mémento des Pistes Rurales, à l'usage des concepteurs, programmeurs, contrôleurs et formateurs", qui fut publié dès le mois de Novembre 91. Ce mémento traite des standards des pistes, comme produit fini, de la réhabilitation et de l'avant-métré. Il s'enrichit d'un référentiel sur les plans des profils-types, et le bordereau des prix unitaires pour le terrassement.

En 1992 ont commencé les premiers stages de formation à l'intention des cadres de la DNGR. Un total de 95 stagiaires, pour une durée totale de 20 semaines, y ont participé. Deux chantiers pédagogiques furent ouverts: l'un sur la piste mamou-Farinta, et l'autre sur la piste Fougoumba-Porédaka.

En 1993, deux stages de formation destinés aux PME locales ont été réalisés avec la participation de 26 stagiaires, pour une durée totale de 12 semaines. 43 stagiaires de la DNGR ont aussi reçu une formation sur une durée de 11 semaines. Les chantiers pédagogiques réalisés en formation ont débouché sur:

- la réhabilitation de la piste Kaala (6 Km)
- la réhabilitation d'un pont de 4 m de portée.
- la construction d'un pont de 5 m de portée.
- la pose d'une buse arche.

En 1994 un total de 25 agents appartenant à 25 PME ont reçu des formations à l'UME. Par ailleurs, la réhabilitation de la piste Mamou-Horé Mamou (12 Km) s'est faite en sous-traitance avec l'entreprise Cochery.

Tableau n° 25
Situation des formations à l'UME en 1994

N°	Origine des participants	Nombre des participants	Hommes/semaines de formation reçues	Coût de la formation (FG)
1	PME	66	274	81.380.689
2	ONG (AFVP)	53	134	4.216.432
3	DNGR	27	81	1.977.300
TOTAL		146	489	87.574.421

SOURCE: UME, Février 1995

En 1995, L'UME a ouvert 3 chantiers pédagogiques en pistes rurales et 3 chantiers pédagogiques en ouvrages d'art. La formation pratique a été suivie par un total de 44 stagiaires, pour une durée totale de 27 semaines. La formation théorique a été donnée à 33 stagiaires pour une durée de 12 semaines. Le détail des formations est donnée dans le tableau n° 26

Tableau n° 26
Formations Théoriques données par l'UME en 1995

Type de Formation	Nombre de stagiaires	Durée du stage en semaines	Coût Total FG
Conducteurs des travaux et chefs de chantier de pistes rurales	12	5	3.192.400
Chefs d'Equipe en ouvrages d'art	10	2	1.960.750
Analyse du DAO et élaboration d'une soumission de pistes	7	3	1.712.800
Analyse du DAO et élaboration d'une soumission en ouvrages	4	2	1.287.200
Total	33	12	8.153.150

Source: UME, Nov. 1995

Tableau n° 27
Formations Pratiques

Type de Formation	Nombre de stagiaires	Durée du stage en semaines	Coût Total FG
Formation des conducteurs de travaux et chefs de chantiers de pistes	12	6	4.278.000
Formation des chefs d'équipe des ouvrages d'art	7	6	32.862.500
Formation pratique en technique routière	6	3	60.000.000
Total	25	15	97.140.500

Source: UME, Nov 95

En 1995, L'UME a en outre achevé un mémento des aménagements hydro-agricoles, et a élaboré un guide pour l'entretien des pistes rurales. L'UME contribue et participe à l'impact institutionnel du PNIR, en renforçant les capacités de la DNGR et des PME dans la réhabilitation des pistes rurales à travers toute la Guinée. Le nombre des PME intéressées à envoyer des stagiaires augmente, car cela les renforce dans leur capacité à répondre aux appels d'offre dans les limites du cahier des charges.

Le tableau n° 28 présente l'effectif total des stagiaires des PME qui ont été formés par l'UME depuis 1992. Un total de 122 agents des PME ont donc reçu une formation jusqu'en 1995, ce qui n'est pas négligeable.

Tableau n° 28
Effectif des stagiaires des PME

Type de Formation	1993	1994	1995	Total
Conducteur des travaux	13	10	12	35
DAO Pistes	13	10	7	30
DAO ouvrages	-	-	4	4
Chef d'équipes d'ouvrages	-	43	10	53
Total	26	63	33	122

Source: UME, Nov. 95

Le tableau n° 29 montre le nombre des PME ayant répondu à l'appel de la DNGR pour recevoir des formations. En 1994 en effet, la DNGR faisait diffuser un message radio à l'intention des PME faisant connaître leur programme de formation, et demandant à celles qui étaient intéressées de venir remplir un dossier. 136 PME se sont alors inscrites auprès de la DNGR. Ce nombre est significatif de l'intérêt que portent les PME pour cette institution. En effet, la formation que leurs agents reçoivent de la DNGR, à travers l'UME, leur permet d'acquérir une plus grande compétitivité, et donc de se développer. Certaines PME, comme l'entreprise Guiter par exemple, ont su profiter pleinement de l'appui de la DNGR, et se renforcer au point de devenir une entreprise très performante. Leurs travaux se réalisent dans les temps prévus, malgré les lourdeurs et tracasseries administratives, la qualité de leur réalisation est digne des plus grosses entreprises, et ils ont même obtenu le soutien actif de deux assistants techniques.

Tableau n° 29
PME Enregistrées auprès de la DNGR en vue de recevoir des formations

Année	Nombre de PME enregistrées
1994	136
1995	139
1996	169

Source: DNGR/Section Valorisation et Ressources Techniques, Nov 96

Malgré les formations données à ce jour (tableau n° 28) de nombreux problèmes demeurent, en particulier:

- La mauvaise planification et la mauvaise organisation du travail,
- Le montage des projets d'exécution: les PME ne savent pas élaborer les dossiers, en partant des études de terrain jusqu'au projet d'exécution.
- Le manque de financement et d'équipement. La plupart du temps, elles n'ont pas une assise financière suffisante pour le démarrage des travaux, et le manque d'équipement entraîne des retards parfois considérables dans l'avancement des travaux.
- L'incompétence généralisée dans l'élaboration des attachements et des factures, résultant en des retards appréciables pour les paiements, alors qu'elles manquent cruellement d'argent.

Un autre élément d'appréciation de l'impact sur les PME est le nombre de contrats passés entre la DNGR et les PME. Le tableau n° 30 montre que depuis 1991, un total de 173 contrats ont été signés, pour un montant global de plus de 3 Milliards de Francs Guinéens, ce qui est très important.

Le nombre de marchés passés entre la DNGR et les PME est très variable d'une année sur l'autre, comme on le voit à partir du tableau n° 30. De fait, de nombreux marchés passés en 92 se sont exécutés en 93, et même en 94, d'où le faible nombre de nouveaux marchés passés en 93, ou 95. Les retards dans l'exécution des marchés sont dûs à un certain nombre de contraintes, dont:

- Non performance des PME les premières années du PNIR,
- Retard de décaissement des marchés de 1992,
- Réticence des banques pour la remise des cautions, et
- Retard dans le paiement des PME et longue procédure administrative.

Tableau n° 30
Liste des marchés aux actions communautaires
signés avec les PME

Année	Nombre de contrats	Montants en MFG
1991	6	105.702
1992	98	1.961.457
1993	9	248.926
1994	51	1.201.460
1995	9	240.948
1996	3	92.000
Total	176	3,860.490

Source: DNGR \Division Pistes, Nov 95

Conclusion

L'Impact du Projet sur les PME est loin d'être négligeable. Non seulement leur nombre a augmenté, leur chiffre d'affaires s'est développé, mais encore la formation que les agents des PME ont reçu leur ont permis de mieux répondre aux appels d'offre lancés par la DNGR pour la réhabilitation des Pistes. Mais de nombreux problèmes demeurent, et rares sont les entreprises qui sont vraiment performantes. Le rapport de 1995 précisait: "L'effort de l'UME devra porter à l'avenir sur la planification et l'organisation des chantiers, le montage des Projets d'Exécution, ainsi que sur la préparation des attachements et factures, autant de points cruciaux qui pour le moment leur font cruellement défaut et provoquent des retards considérables sur l'avancement des travaux". En Novembre 1996, cette même conclusion demeure tout aussi pertinente.

5. Impact Institutionnel

L'impact institutionnel se mesure dans la capacité de la DNGR à établir et développer en son sein un programme effectif de réhabilitation des pistes et d'aménagement des bas-fonds. Les capacités acquises au sein de la DNGR, grâce à l'appui institutionnel fourni par la Banque Mondiale, la coopération technique française et l'USAID, lors de la mise en oeuvre du PNIR sont mises en évidence dans les réalisations suivantes:

- la réalisation d'études générales
- l'élaboration des Dossiers d'appel d'offres (DAO),
- la passation des marchés,
- le contrôle et la surveillance des travaux,
- Le schéma Directeur des Pistes Rurales
- l'établissement d'un système de suivi-évaluation des impacts.

I. - L'appui Institutionnel

Cet appui a été financé dans sa plus grande partie par la Banque Mondiale, et dans une moindre mesure, par l'assistance technique française. Cet appui à la DNGR dans le cadre du PNIR s'articule autour de 5 grands axes:

- L'Assistance Technique
- La formation
- L'appui aux PME des TP
- la construction et la rénovation de bureaux.
- L'infrastructure et les équipements.

La Direction Nationale du Génie Rural est une structure technique du Ministère de l'Agriculture de l'Elevage et des Forêts qui a pour mandat principal de:

- définir une politique globale d'intervention;
- assurer la mise en place des infrastructures et équipements nécessaires à la modernisation du milieu rural et à la valorisation des ressources agricoles;
- définir et mettre en oeuvre un programme de formation et de perfectionnement au profit de son personnel;
- promouvoir l'émergence de petites et moyennes entreprises;
- assurer la tutelle technique des composantes Génie Rural des projets;
- mobiliser les financements nécessaires à la réalisation de ces divers objectifs.

Ces différentes missions s'inscrivent dans le cadre de l'application des réflexions entreprises depuis 1984 en matière de désengagement de l'Etat, de privatisation et de réforme de l'Administration.

En ce qui concerne son **organisation**, la DNGR est constituée d'un niveau central, régional et préfectoral.

- Le niveau central est constitué de:
 - cinq divisions :
 - Etudes et Planification (DEP) - Division créée en 1994;

- Pistes et bâtiments Ruraux (DPBR);
- Aménagements Hydro-agricoles (DAHA);
- Machinisme Agricole (DMA).
- Entretien (DEIR) - Division créée en Novembre 1995
- deux services d'appui:
 - Cellule Administrative et financière (CAF);
 - Service Technique d'Appui (STA);
- deux services rattachés:
 - Base Logistique de Matoto (BLM);
 - Centre d'Etudes et de Perfectionnement du Machinisme Agricole (CEPERMAG).
- **Le niveau régional est constitué de 9 services rattachés:**
 - 8 Bureaux Techniques du Génie Rural (BTGR) situés à Boké, Faranah, Guéckédou, Kankan, Kindia, Labé, Mamou et N'Zérékoré, créés en 1991.
 - une Unité Mobile Ecole (UME) implantée à Mamou en 1991.
- **Le niveau préfectoral est constitué de Sections Préfectorales du Génie Rural (SPGR) intégrées dans les DPDRE à l'exception de préfectures de Guéckédou, Kissidougou, Kouroussa et Siguiri.**

Le projet de création de ces quatre SPGR, de sections mangroves au niveau des BTGR de Kindia et Boké et d'aménagements localisés au niveau central ont été soumis en 1995 au Département de la réforme Administrative et de la Fonction Publique, et sont en cours d'instruction.

Le personnel de la DNGR et des services rattachés se monte à plus de 900 personnes. Le tableau ci-dessous en donne la répartition par niveau de qualification et par lieu d'affectation.

Tableau n° 31
Ressources Humaines de la DNGR

Qualification	niv. central	BLM	BTGR	UME	CEPERMAG	SPGR	Effectifs
A	85	2	126	8	8	185	414
B	12	4	43	10	7	221	297
C	2	2	18	3	3	21	49
sous total	99	8	187	21	18	427	760
Contrat T..	10						10
Contrat P.	42	28	56	20	5	0	151
Total	151	36	243	41	23	427	921

source: DNGR, Chef du personnel, Nov 1996

Dès 1989, la DNGR a investi pour mieux connaître et orienter ses cadres à partir de définition claire des postes-clés. En complément de ces efforts significatifs, qui permet aux services centraux d'avoir un fichier à jour de tout le personnel, la DNGR a entrepris une étude de gestion des ressources humaines pour la mise en place et au développement d'une gestion informatisée des ressources humaines et optimiser l'ajustement entre les besoins et les solutions à l'échelle nationale.

1. L' Assistance Technique

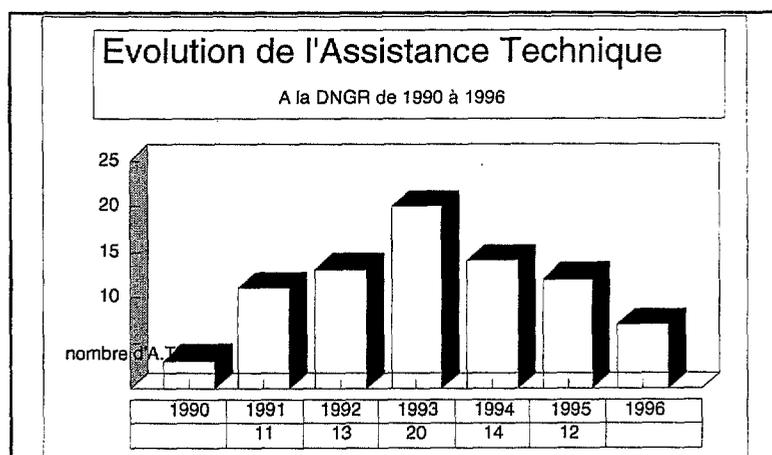
L'appui institutionnel à la DNGR en matière d'assistance technique a été très important, puisque à ce jour, elle représente 894 hommes/mois. 69 hommes/mois d'assistance technique restent programmés jusqu'à la fin du PNIR. C'est dire que toute l'assistance technique prévue dans le cadre du PNIR s'élève à 963 hommes/mois. La répartition de cette assistance technique et les secteurs d'intervention sont présentés dans le tableau suivant:

Tableau n° 32
Secteur d'intervention et origine de l'assistance technique

SECTEUR D'INTERVENTION	ASSISTANCE Technique	Hommes/mois utilisés	Hommes/mois restants	BENEFICIAIRES
Support institutionnel, conseil technique, coordination AT	Coopération Française	154	14	DNGR
Etudes, Préparation dossiers	TRACTEBEL	247	1	Division Pistes BTGR
Contrôle travaux	LOUIS BERGER	159	0	Lots de pistes
Appui aux P.M.E., Formation	PELLEMON, et Coop. Franc.	74	0	Cellule Formation - UME
Gestion Conseil Financier	BDPA	49	6	DNGR, CAF, BTGR
Appui aux BTGR	BDPA	5	19	BTGR
Projet Pilote HIMO	BIT	76	29	P.M.E., ONG, BTGR
Appui Opérateurs Aménagement de bas fonds	AFVP	36	0	Tâcherons, BTGR, SPGR
Formation	Divers	62	0	P.M.E., BTGR, SPGR, DNGR, UME
Suivi et Evaluation	DEVTECH USAID	32	0	DNGR, BTGR
Total		894	69	

Source: DNGR, Section valorisation des ressources humaines, Nov. 96

L'appui aux BTGR s'est opéré par région naturelle à raison d'un expert pour les deux BTGR concernés. Cet appui sera renforcé pour quelques SPGR éloignés des centres régionaux mais bénéficiaires de réalisations importantes. Cet appui a permis d'accroître les capacités de la DNGR dans la réalisation des études, la programmation, le suivi-évaluation et le contrôle des travaux de pistes rurales et d'aménagements Hydro-Agricoles.



Le nombre d'assistants techniques a fortement évolué durant le projet comme le montre le graphique suivant:

- Il a augmenté largement de 90 à 93 pour suivre la mise en chantier des travaux et pour former les équipes locales.
- A compter de 1994, ce nombre décroît en fonction de la "relève" par des cadres nationaux. En Novembre 1996 il est en dessous de 10 assistants techniques à plein temps à la DNGR.

2. La Formation.

Le programme de formation a pour objectif de renforcer les capacités de la DNGR et des opérateurs privés dans la conception, l'exécution et le suivi des programmes d'infrastructures rurales. Ces actions de formation visent donc à remettre à niveau et à redynamiser l'ensemble du personnel d'exécution et d'encadrement de la DNGR, aussi bien sur le plan central que local. La Cellule Formation de la DNGR est chargée de planifier, organiser et exécuter ce programme de formation. Elle reste une structure légère de 3 cadres et d'un Assistant technique. Elle abrite en outre, depuis 1994, le Dispositif d'Appui aux PME (DAP) et en coordonne les activités. Le programme ainsi planifié comprend des formations en Guinée avec des organismes locaux, des experts sur sites, et des formations à l'extérieur.

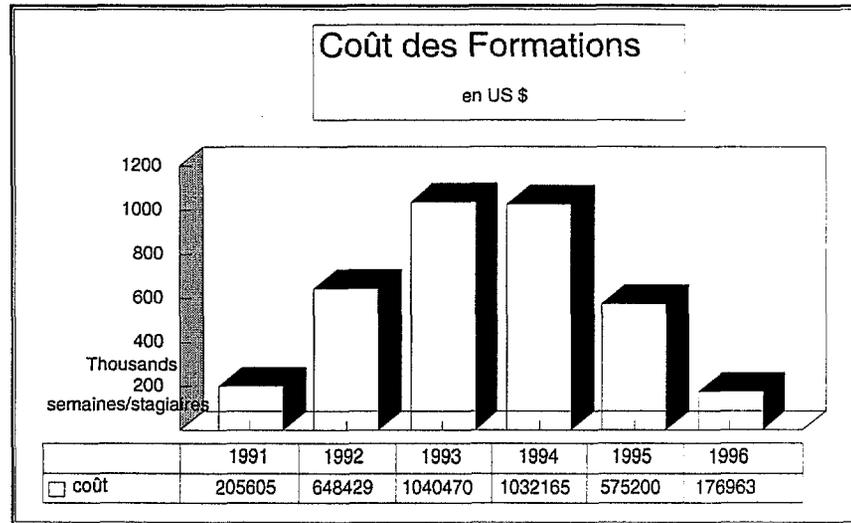
Tableau n° 33
Coût des formations en US \$ selon les sites

Année	Guinée	Guinée avec expert sur site	Afrique	Hors Afrique	Total
1991	46,696	28,442	48,425	82,042	205,605
1992	228,020	101,181	6,752	312,476	648,429
1993	176,605	172,872	198,700	492,293	1,040,470
1994	76,648	91,688	162,496	701,333	1,032,165
1995	149,800	124,400	10,000	291,000	575,200
1996	126,864	8,100	18,305	23,694	176,963
Total	804,663	526,683	444,678	1,932,838	3,678,832
%	22%	14%	12%	52%	100.00%

Source: DNGR, Section Valorisation des Ressources Humaines, Nov. 96

En 6 ans, un budget global de US \$ 3 678 832 a été mobilisé pour permettre la formation de 13 882 semaines/stagiaires. Ces coûts concernent la formation des agents de la DNGR. L'UME le BIT et l'AFVP ont quant à eux, participé à la formation des opérateurs privés.

Comme on le voit à partir des données ci-dessus, et leur illustration graphique, les années 1993 et 1994 sont les années où les efforts de formation, sur le plan budgétaire, ont connu un maximum, atteignant un montant de US \$1.040.470 pour l'année 1993. Il est normal en effet que l'effort maximum de formation se soit produit avant la fin théorique du Projet. Le programme de 1995 fut donc élaboré dans un souci



d'économie, en raison du niveau moindre des ressources disponibles: autour de US \$ 575 000, et celui de 1996 a été réduit à son minimum: US\$ 176,963 seulement.

Si les dépenses de formation ont été les plus élevées pour l'année 1994, le tableau n° 34 montre que le volume de formation, en semaine/stagiaires, est près de la moitié de celui de 1993, passant de 4070 semaines/stagiaires à 2395. Ceci s'explique par le nombre très élevé des formations à l'extérieur en 1994, formations 5 fois plus coûteuses que celles réalisées dans les autres pays d'Afrique.

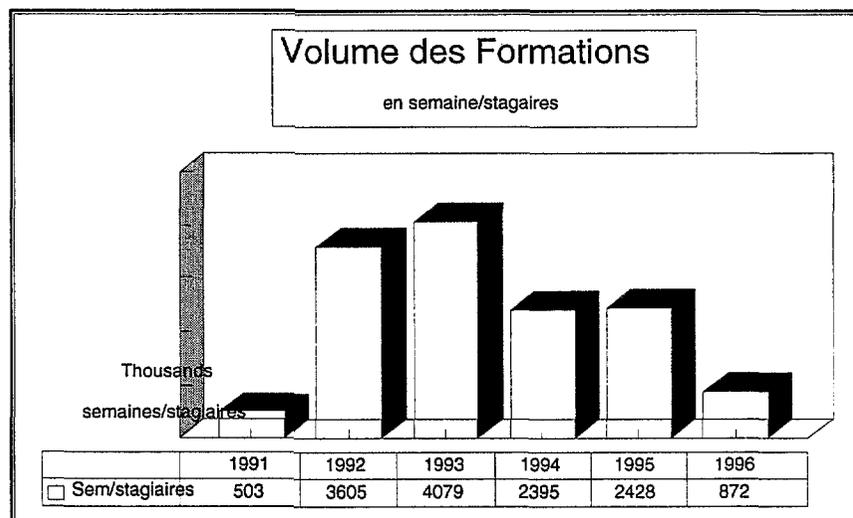
La plus importante partie du budget est en effet consacrée à la formation à l'extérieur: en Europe, aux Etats Unis et au Canada. A elle seule, elle représente plus de la moitié des dépenses globales: 52%, contre 12% dans les autres pays africains. Dans ces deniers pays, il s'agit essentiellement de voyages d'Etudes.

Si l'on considère le volume des formations, en fonction des zones géographiques, on voit que 80 % des formations sont dispensées en Guinée, contre près de 5 % en Afrique, et 6 % hors Afrique.

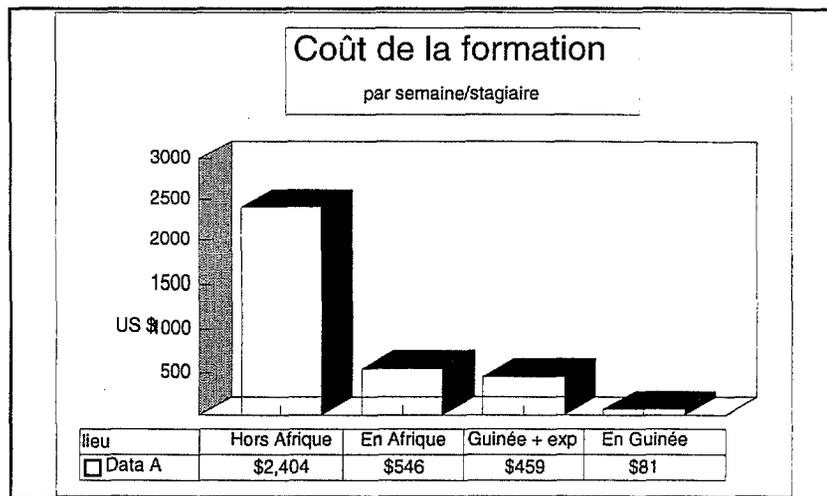
Tableau n° 34
Volume des formations en semaine/stagiaire

Année	Guinée	Guinée avec expert sur site	Afrique	Hors Afrique	Total
1991	298	51	121	33	503
1992	3233	225	12	135	3 605
1993	3190	370	322	197	4 079
1994	1608	224	274	289	2 395
1995	1981	302	18	127	2 428
1996	749	102	5	16	872
Total	11 059	1 274	752	797	13 872
%	80 %	9 %	5 %	6 %	100 %

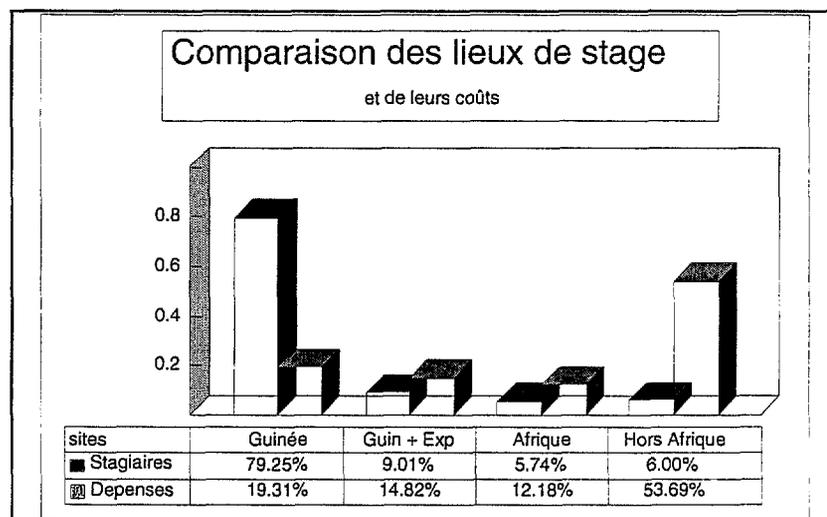
Source: DNGR, Section Valorisation des Ressources Humaines, Nov. 96



Le volume des formations a connu son maximum en 1993, avec plus de 4000 semaines/stagiaires. Il s'est pratiquement stabilisé en 94 et 95, avec un peu plus de 2000 semaines/stagiaires.



Lorsque l'on compare les coûts de formation d'une semaine stagiaire en Europe ou aux Etats-Unis, et celui de la formation en Guinée, on voit que le coût est 30 fois inférieur en Guinée.



Un tableau comparatif entre les dépenses de formation selon les sites met en évidence la disproportion entre les réalisations de formation situées à 88 % en Guinée et les dépenses dont les 4/5 représentent des formations hors Guinée. En effet, 1,8 millions de dollars (54 % des dépenses) ont été effectuées pour 6% du volume total des formations. C'est dire que si les ressources dépensées pour la formation à l'extérieur, avaient été utilisées pour des formations longue durée, elles auraient permis à 40 agents de la DNGR de suivre une formation d'une année complète aux Etats Unis. On peut dès lors se demander s'il ne serait pas préférable d'envisager d'autres options dans un souci de rééquilibrage des différents formats de formation.

Tableau n° 35
Nombre de Bénéficiaires ayant reçus une formation
dans le cadre du PNIR, depuis 1991

Année	Nombre de Bénéficiaires	Stagiaires/semaines
1991	163	503
1992	419	3605
1993	569	4079
1994	542	2395
1995	411	2428
1996	555	872
TOTAL	2 659	13 882

Source: DNGR, Section Valorisation des Ressources Humaines, Nov 1996

Le nombre total de bénéficiaires, en l'espace de 6 ans, a atteint le chiffre de 2659, c'est-à-dire que tous les agents de la DNGR ont participé en moyenne à trois stages différents. Si l'on considère le nombre total d'hommes semaines dispensés à ce jour (13882), on voit combien la formation a été un élément décisif dans la bonne marche du PNIR, et donc dans le processus de réhabilitation des pistes. Il est indéniable en effet que les remises à niveau, les perfectionnement et les qualifications nouvelles ont permis de revitaliser l'ensemble de la DNGR, et lui permettent d'être opérationnelle pour assurer sa mission. Les objectifs de la formation, en ce qui concerne le personnel de la DNGR sont effectivement de:

- Former le personnel d'encadrement aux techniques de management, d'organisation, et de gestion;
- Elaborer les documents méthodologiques nécessaires à la mise en oeuvre du Projet;
- Reconstituer et mettre à jour les qualifications de base du Génie rural;
- Intensifier l'utilisation de l'informatique;
- Créer une capacité de développement des ressources humaines.

Enfin, le développement des petites et moyennes entreprises du secteur des Travaux Publics constituant un objectif important du PNIR, un Dispositif d'Appui a été intégré à la Cellule Formation de la DNGR, maintenant appelée "Section Valorisation des Ressources Humaines".

3. L'appui aux PME des TP

Cet appui a été bien mis en évidence dans la section précédente sur les PME, à travers l'UME et les formations données aux agents des PME. Plus de 80 PME ont reçu une formation de l'UME en l'espace de trois ans, avec un total de 119 Stagiaires. Cet appui se retrouve encore dans le Projet HIMO-BIT, destiné à tester l'alternative des Travaux à Haute Intensité de Main d'oeuvre (HIMO) pour la réhabilitation et l'entretien des pistes rurales, sous contrat avec des PME et des ONG formés par le Projet à ces méthodes. A

ce jour, plus de 500 Km de pistes ont été entretenues à travers à cette méthode, dont 200 Km pour la seule année 1995.

Enfin, il convient de mentionner le Dispositif d'Appui aux PME, (DAP) qui a été relancé par la DNGR en, à travers sa cellule Formation, en 1994. Ce dispositif d'appui s'articule autour de trois axes:

- Sur le plan externe, le DAP s'efforce de faciliter les relations des PME avec l'Administration et propose des améliorations sur le plan réglementaire touchant les marchés publics. Il s'efforce aussi d'intéresser les bailleurs de fonds sur les besoins du secteur, en particulier au niveau des équipements et de la formation.

- Sur le plan interne, il consolide les PME en leur fournissant un appui adapté en formation technique et gestionnaire, au bénéfice de l'encadrement.

- Sur le plan opérationnel, le DAP repose sur:

- La cellule formation, qui assure l'interface entre les PME et les structures d'appui.
- L'Unité Mobile Ecole de Mamou, dont la mission est d'assurer la formation technique des opérateurs privés.
- Le Projet Pilote des routes de desserte de Dubréka, dont l'objectif est de former les PME aux Techniques des Travaux à Haute Intensité de Main d'Oeuvre pour la réhabilitation et l'entretien des pistes.
- Les Projets AFVP de Faranah et N'Zérékoré, qui assurent la formation des tâcherons aménagistes et des tâcherons en ouvrage d'art.

Tableau n° 36
Travaux exécutés en HIMO sous financement IDA, en 1995

Lot	Tronçon	ONG et/ou PME	Linéaire (Km)
7	Bokodjon - Kour.	AVTR	15.0
8	Bokaria - Hérico	ADRI-Guinée	14.2
9	Woula - Conta	ADDDG	23.0
10	Dotto - Kaffon	TELEPA	11.0
11	Kaffon - Tassin	ADECOMA	12.0
12	Moussaya - Laya	AGCDG	17.5
13	Popodara - Kuol.	AFD	16.0
14	Ditinn - Porédaka	CROA	29.0
15	Hafia - Timbi Madina	CBPT	19.2
17	RN Linsan - Saran	UPK	22.0
18	Ourk. - Sitak. - Th.	UDF	21.5
Total			200.4

Source: DNGR, Nov 95

Le Rôle du DAP jusqu'à présent a été modeste. Son cantonnement au sein de la DNGR ne lui a pas donné une position ni une crédibilité suffisante pour être l'intermédiaire entre les PME et leurs partenaires publics. Toutefois, il a su prouver sa pertinence, et s'efforce maintenant de consolider sa position en élargissant sa représentativité en aval vers sa clientèle cible: les PME, et en amont, vers les maîtres d'ouvrages publics couvrant le même secteur d'activité. Sur le plan opérationnel, la coordination de l'ensemble des opérateurs de formations (BIT, UME, AFVP) est en bonne voie, et elle s'efforce d'harmoniser leurs objectifs et leurs stratégies vis à vis des PME.

4. La construction et la rénovation de bureaux.

Le fonctionnement de la DNGR repose sur un ensemble de structures qui ont été rendues opérationnelles dans le cadre du PNIR grâce à la réalisation d'un vaste programme de construction et/ou de réhabilitation d'infrastructures, pour un montant total de près de 2,5 millions de dollars.

Tableau n° 37
Construction et Rénovation de Bureaux

Structure concernée	Localisation	Surface en m ²	Coût (1000 US\$)	Taux de réalisation
Construction Siège DNGR	Matoto	1680	693	100 %
BTGR	Boké + SPGR	420	258	100 %
	Faranah + SPGR	510	187	100 %
	Mamou + SPGR	540	317	100 %
	N'Zérékoré	420	246	100 %
UME	Mamou		Cf Mamou	
SPGR	Beyla	160	21	50 %
	Coyah	135	39	70 %
	Dubréka	160	138	100 %
	Gaoual	160	32	100 %
	Kérouané	160	43	50 %
	Koundara	160	32	70 %
	Macenta	160	43	100 %
	Pita	160	26	100 %
	Télimélé	152	35	100 %
Total		4977	2110	90 %
Rénovation				
BTGR	Kankan	280	36	100 %
BTGR	Kindia	172	36	100 %
SPGR	Dinguiraye	140	32	0 %
Total Rénovation		592	104	70 %
Etudes et Contrôle			135	90 %
Total Général		11 180	2 349	85%

Source: DNGR, Novembre 1996

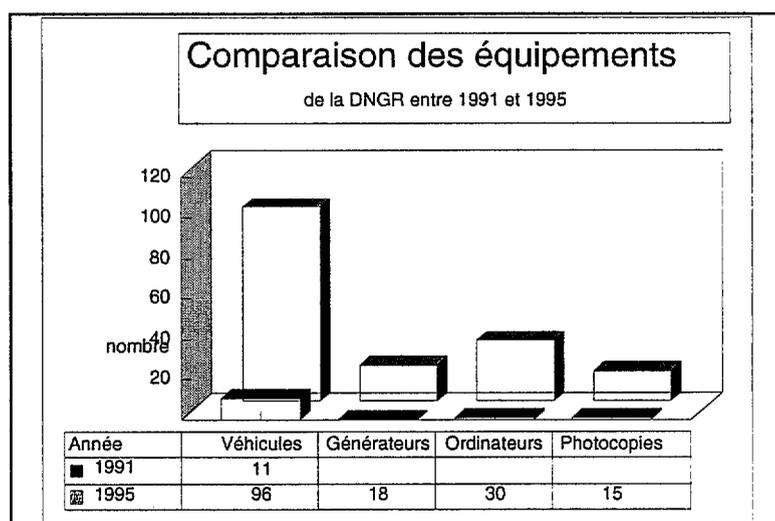
Comme il ressort de ce tableau, ce programme a consisté en:

- la construction d'un nouveau siège pour la DNGR à Matoto;
- la construction de bureaux et logements pour les BTGR de Boké, Faranah, Mamou, N'Zérékoré et l'UME;
- la rénovation des BTGR de Kankan et Kindia;

- la réalisation de bureaux pour les SPGR de Téliélé, Pita, Gaoual, Koundara, Macenta, Kérouané, Beyla, Coyah, Dubréka, Mamou;
- la rénovation des bureaux du SPGR de Dinguiraye.

Toutes ces constructions, à l'exemple du Bureau central de la DNGR à Matoto, permettent de donner aux agents un cadre de travail décent. En effet, les conditions de travail dans les anciens bureaux au centre de Conakry rendait tout travail difficile, par le manque d'espace, la vétusté des lieux, le manque de mobiliers (les ingénieurs devaient partager à 5 ou 6 le même bureau), et très souvent, le manque d'électricité. Ces investissements ont donc permis de remédier à tous ces maux, et de donner aux cadres de la DNGR un espace agréable et propice au travail. Il est en de même à l'intérieur du pays, pour les BTGR et les SPGR.

Tableau n° 38
Comparaison des équipements entre 1991 et 1995



5. Infrastructures et équipements.

Dans le cadre de l'appui institutionnel, la DNGR s'est dotée d'une vaste gamme d'équipements apte à répondre à l'importance de son volume d'activité. En effet, au démarrage du PNIR, la DNGR ne comptait que 11 véhicules, 1 ordinateur et une machine photocopie. Il était difficile de travailler avec si peu de matériel. En 1995, elle compte 96 véhicules, 18 groupes électrogènes, 30 ordinateurs, et 15 machines photocopies. Les ingénieurs sont maintenant dotés de matériel suffisant pour mener à bien leur tâche. Le montant actuel des équipements de la DNGR s'élève à plus de 4,5 millions de dollars.

Tableau n° 39
Equipements de la DNGR

Nature du Matériel	Quantités	Coûts en US \$
Parc Automobile		
- Véhicules	96	2 068 000
- Motos	151	336 000
- Pièces détachées		110 000
- Engins et matériels de Travaux Publics	39	PM
Mobilier de Bureau (bureaux, chaises, armoires...)		200 000
Matériel informatique, dont	49	
- ordinateurs	30	360 000
Matériel Topographique	251	280 000
Groupes Electrogènes	18	170 000
Matériel de Laboratoire		180 000
Communication (radios et postes portatifs)	89	120 000
Matériel Technique d'atelier (1 équipement complet)	1	260 000
Matériel technique de bureau	55	210 000
Reprographie (photocopies et autres)	41	70 000
Equipements Divers (climatiseurs, audiovisuel...)	307	150 000
Total		4 514 000

Source: DNGR, BLM, Section maintenance, Nov. 95

II. - L'Impact Institutionnel

La section précédente a démontré combien l'appui institutionnel apporté à la DNGR a été important. L'impact de cet appui se mesure dans la capacité celle-ci à établir et développer un programme effectif de réhabilitation des pistes et d'aménagements des bas-fonds. Les capacités acquises au sein de la DNGR lors de la mise en oeuvre du PNIR ont été mises en évidence à 6 niveaux:

- la réalisation d'Etudes générales, et termes de référence,
- l'élaboration des Dossiers d'appel d'offres (DAO),
- la passation des marchés,
- le contrôle et la surveillance des travaux,
- l'appui aux PME
- l'établissement d'un système de suivi-évaluation des impacts.

1. La réalisation d'Etudes générales, et Termes de Référence.

De 1991 à Novembre 96, d'importantes études ont été réalisées par la DNGR, dont plusieurs études de faisabilité de projets de développement. On retiendra en particulier:

- l'Etude de faisabilité des pistes rurales, dans le cadre d'une réalisation d'un programme d'hydraulique villageoise dans la Préfecture de Mali. Financement KFW. Le bailleur de fonds a accepté les termes de références pour cette étude en Juin 94
- l'Etude de faisabilité pour une stratégie d'intervention de mangrove et projet pilote dans les plaines de Soumbouya, Benty, et Mankouta. Septembre 1994
- Les Termes de Références pour une étude de faisabilité relative à la définition d'un programme national de retenues collinaires. Financement BADEA. Oct 94
- l'Etude sur les Retenues collinaires, dont l'objectif est le développement du programme pilote agro-pastoral dans les Préfectures Fria, Téliélé, Boké, Gaoual et Koundara. (Juin 1995)
- Etude de faisabilité économique du pont sur le Niandan à Gbagbé en prenant les pistes associées dans la préfecture de Kankan. Financement FED. Cette étude a été publiée en avril 95.
- Programme à moyen terme d'infrastructures rurales:
 - Aménagement et réhabilitation de pistes rurales dans les Préfectures de Siguiri, Dabola, Kissidougou, Beyla, Guéckédou, Kérouané et Lola. Une requête de financement a été adressée à l'OPEP.
 - Programme pilote de petite irrigation par aspersion et goutte à goutte de culture fruitière et maraîchère. Requête de financement adressée à la JICA.
- Etude sur la promotion de la mécanisation agricole en Guinée dans le cadre du TCP/GUI/442. Politique et stratégie DNGR/FAO, 1995

- Etude sur la motorisation conventionnelle en Guinée, DNGR/GRET, Juillet 1993.
- Etude d'identification d'un projet de développement de la riziculture irriguée en Guinée Maritime. Expérience Kapatchez. Identification de bas-fonds tête de mangrove et continentaux. Financement CFD. Dec. 95
- Etude préliminaire pour l'aménagement de 1200 Ha de bas-fonds. Financement BADEA. Juin 96
- Etude de faisabilité pour le Développement de la riziculture irriguée en Guinée Maritime. CFD. Septembre 1996
- Evaluation conjointe DNGR-CFD du Projet de développement de la riziculture irriguée en Guinée Maritime. Octobre 96
- Etude sur l'aménagement de plaines en Haute Guinée. Les termes de référence pour cette étude ont été acceptés par la Caisse Française. Oct. 96
- Termes de Références pour une Etude de Faisabilité d'un Programme d'aménagement de Pistes dans les Préfectures de Koubia, Tougué, Téliélé, Kindia et Boké. Mars 1996
- Termes de Références pour une Etude de Faisabilité d'un Programme de Ponts Ruraux. Avril 1996
- Termes de références pour une Etude d'Impact des Aménagements de Bas-Fonds. Mai 1996
- Termes de Références pour une Etude de Faisabilité d'un Programme d'Aménagement de Retenues Collinaires à Vocation Agro-Pastorale dans les Préfectures de Fria, Téliélé, Boké et Koundara.

Etudes en cours:

Termes de Références pour l'Etude de faisabilité sur l'aménagement des plaines en Haute Guinée.

Etude de Reclassification du Réseau de Pistes Rurales. Financement IDA, dans le cadre de la préparation du Programme à Moyen Terme.

Termes de Référence pour la Réhabilitation du Quai Fruitier de Benty

Termes de Référence du Projet de Développement de la riziculture irriguée en Guinée Maritime.

Toutes ces Etudes et Termes de Références ont été réalisées ou sont en cours de réalisation sous la responsabilité directe de l'Assistant Technique de la DEP.

2. L'élaboration de Dossiers d'appel d'Offres.

Elaborer un appel d'Offres est un travail assez long et complexe, qui demande beaucoup de compétences, aussi bien sur le plan administratif que technique. En effet, un dossier d'appel d'offres comprend deux grandes parties. La première, purement administrative, définit le règlement qui régira l'appel d'offres, et présente un modèle de soumission et un cahier des clauses administratives générales et particulières. La seconde partie, se réfère à tout l'aspect technique des travaux proposés. Cette partie est donc constituée d'un mémoire descriptif détaillé, donnant l'état général du réseau et le description des travaux, suivi d'un cahier des prescriptions techniques, un bordereau des prix, un devis estimatif, et enfin les plans-types de la piste et ouvrages à réaliser.

En ce qui concerne les appels d'offre pour les gros lots de pistes, à ce jour un total de 31 appels d'offres ont ainsi été préparés par la DNGR, pour un linéaire de 3022 Km.

Tableau n° 40
Nombre d'appels d'offres préparés par la DNGR

Année	Nombre d'appels d'Offres préparés	linéaire en Km
1991	1	183
1992	7	1513
1993	7	555
1994	10	531
1995	6	240
1996	0	0
Total	31	3022

Source: DNGR, Division Pistes, Nov. 96

3. La passation des marchés

Entre le lancement des appels d'offres, et la passation des marchés, plusieurs mois peuvent s'écouler: le délais moyen est de 7 mois, pour les 18 marchés passés à ce jour pour les gros lots. Il arrive même que des appels d'offres soient annulés, et doivent donc être relancés à une date ultérieure, comme ce fut le cas pour Beyla. Ceci arrive lorsque les offres financières des soumissionnaires ne peuvent pas être supportées par l'enveloppe du marché. L'offre est alors déclarée infructueuse, et un nouvel appel d'offres est lancé.

La liste de tous les marchés passés entre la DNGR et les opérateurs privés représente plus de 400 marchés. Les gros marchés sont présentés dans le tableau n° 41 de la page suivante.

Tableau n° 41
Liste des gros marchés passés de 1991 à 1995

Lots	Km	Remise des Offres	Entreprise	Signature contrat	montant en Millions de FG
7b/CFD Gaoual-Koundara	183	25/10/91	CSE	21/2/92	2.872
7a/USAID Gaoual-Koundara	146	04/05/92	CSE	03/08/92	2.389
1/KFW Mamou	217	11/05/92	CBC	09/12/92	3.868
2/KFW Kissidougou	188	11/05/92	CBC	09/12/92	3.736
5/USAID Faranah	199	14/09/92	SMS-Coleman	21/12/92	4.173
6/USAID N'Zérékoré	206	14/09/92	Astaldi	30/12/92	5.328
10/USAID Pita-Télimélé	306	14/09/92	Astaldi	30/12/92	6.388
PCPEA Kindia	125	15/09/93	ADRAME	22/04/94	1.574
ODRIK Kouroussa	251	20/09/93	SEK	07/02/94	4.117
BND Gaoual/BTGR Labé	33		BBCI	18/01/94	195
12/BND Kérouané	38	25/11/93	Guiter	29/03/94	887
13/BND Boffa	31	25/11/93	Cogei-Rossmo	29/03/94	480
9a/USAID Boké	35	29/11/93	BCE	23/02/94	754
9b/USAID Boké	42	29/11/93	Cogei-Rossmo	21/02/94	1.067
11/USAID Macenta	99	03/01/94	Picoli-Guiter	18/03/94	3.749
7c/CFD Gaoual-Koundara	55	13/06/94	Magassouba	08/11/94	1.558
16B/FED Dubréka	13	16/12/94	Batco Eng.	26/12/94	261
CFD Lola-Foumbadou	23	16/12/94	Sakho Trav.	19/01/95	461

Tableau n° 42
Nombre des marchés aux actions communautaires
signés avec les PME

Année	Nombre de contrats	Montants en MFG
1991	6	105.702
1992	98	1.961.457
1993	9	248.926
1994	51	1.201.460
1995	9	240.948
1996	0	0
Total	173	3,758.490

Source: DNGR \Division Pistes, Nov 95

Comme on le voit, le nombre des petits marchés signés avec les PME sont très importants (173) par rapport aux marchés signés avec les grandes entreprises (18). C'est bien le résultat d'une volonté affichée d'aide et d'appui aux PME.

4. Le contrôle et la surveillance des travaux.

La DNGR, suite à un appel d'offres international, a confié au Bureau d'Etudes "Louis Berger International Inc", le contrôle et la surveillance des travaux de construction et de réhabilitation des pistes rurales. Le marché a été notifié en Janvier 1992. Ce contrat est financé par l'IDA.

Un rapport d'avancement trimestriel permet de suivre l'évolution des travaux. Plusieurs contrôleurs locaux ont été formés, et peu à peu, ils remplacent les experts de ce Bureau d'Etudes.

5. Le Schéma Directeur des Pistes Rurales.

L'objectif du Schéma Directeur est de fixer à court terme et à long terme les programmes des pistes à réhabiliter. Il s'agit donc dans un premier temps d'inventorier les pistes existantes et de recueillir l'ensemble des caractéristiques physiques, sociales et économiques sur chacune d'elles. Ces données sont ensuite traitées par ordinateur, afin d'ordonner les pistes suivant le critère d'intérêt national pour en déduire les programmes des travaux correspondants, compte tenu des ressources financières disponibles.

L'outil informatique qui constitue l'essentiel du schéma directeur est un instrument permanent de pilotage des activités de la DNGR et de définition de politique d'intervention dans le cadre du développement rural. Le logiciel spécifique pour cette étude est installé au niveau central et dans chaque BTGR. Il est couplé

à un système d'information géographique permettant de visualiser l'ensemble des résultats et de produire les cartes correspondantes.

6. Au **niveau des PME**, il ressort que le PNIR a favorisé de manière significative l'émergence et le développement des PME en matière de construction d'ouvrages de franchissements, de réhabilitation des pistes, et de construction de bâtiments. Plus de 80 PME ont suivi des stages de formation à l'UME, et de nombreux tâcherons aménagistes ont reçu une formation, en vue de les faire évoluer vers de petites entreprises rurales.

En outre, nous avons vu que la DNGR a passé plus de 170 contrats avec les PME, pour une somme globale dépassant les 3,5 millions de dollars. (voir tableau n° 42).

7. Enfin, on ne saurait passer sous silence l'assistance de l'USAID dans la mise en place d'un **système de suivi-évaluation des impacts**, qui a résulté dans la restructuration de la DNGR par la création d'une Division d'Etudes et Planification, et à l'intérieur de celle-ci une section "suivi-évaluation", chargé en particulier des Etudes d'Impact. Celles-ci se réalisent selon le schéma mis en place, et ont donné lieu à la publication de 8 volumes sur les données de base par BTGR. Une première Etude d'impact est constituée par la présente publication.

Conclusion:

L'appui institutionnel apporté à la DNGR dans le cadre du PNIR a été considérable. C'est appui s'est caractérisé par une assistance technique très forte: 759 hommes/mois ont été utilisés jusqu'en Novembre 1995. La formation donnée aux agents de la DNGR a connu une place prépondérante, puisqu'elle s'est concrétisée en 13382 semaines/stagiaires, pour une somme globale de 3,5 millions de dollars. Bien que 52 % du Budget ait été consacré à des formations court terme à l'extérieur, cela ne représente que 6% du nombre total de semaine/stagiaires. Ce même budget aurait permis la formation de plus de 40 agents, pendant toute une année, aux Etats Unis, leur permettant ainsi d'acquérir un nouveau professionnel incontestable. On peut dès lors se demander s'il ne serait pas préférable d'envisager d'autres options dans un souci de rééquilibrage des différents formats de formation. L'appui aux PME s'est traduite par la réactivation de la DAP, au sein même de la DNGR, dont le but est de consolider les PME en leur fournissant un appui adapté, tant sur le plan technique que de la gestion. Enfin, les investissements pour la construction et la rénovation de bureau ont été de 2,3 millions de dollars, ce qui permet aux agents de la DNGR, aussi bien au niveau central qu'à l'intérieur du pays, de se retrouver dans un cadre de travail fonctionnel et agréable, propice au travail. Les équipements nouveaux quant à eux, se montent à 4,5 millions de dollars: il s'agit essentiellement des véhicules (96) du mobilier, de l'équipement et du matériel de bureau.

L'impact de tout cet appui institutionnel se mesure dans la capacité de la DNGR à établir et développer une programme effectif de réhabilitation des pistes et d'aménagements hydro-agricoles. Des dizaines d'études générales ont été réalisées durant les 5 dernières années. 31 appels d'offre ont été présentés pour les gros lots de pistes, et 18 marchés ont été signé avec les grandes entreprises. 173 marchés aux actions communautaires ont été signés, près de 300 autres marchés de travaux pour des ouvrages ou de l'entretien ont été exécutés. A ce jour, 1 400 Km de pistes ont été réhabilitées, sur les 2 500 Km prévus. Si l'on considère la totalité des programmes sous maîtrise d'oeuvre de la DNGR, qui portait sur 5 600 Km, plus de 3 900 Km sont à présents achevés. Tous ces chiffres mettent en évidence l'impact de l'appui institutionnel apporté à la DNGR.

6. Impact sur l'environnement

L'impact sur l'environnement porte sur un certain nombre de problèmes potentiels, en particulier la vie des animaux sauvages et leur habitat, les risques d'érosion le long des pistes, la densité des cours d'eau, et le niveau d'activités de la présence humaine, par l'apparition et le développement de nouveaux villages, qui peuvent mettre en danger la faune et la flore, en particulier dans la Guinée forestière.

Avant d'accorder le financement pour la réhabilitation de plus de 1200 Km de pistes en Guinée, une étude environnementale avait été conduite sur 39 sections de ces pistes afin de déterminer les risques sur l'environnement qui pourraient résulter de cette réhabilitation. Cinq points principaux furent ainsi analysés:

1. Les conditions de la végétation dans la forêt tropicale;
2. les conditions de la vie animale sauvage;
3. Les risques d'érosion;
4. La densité des cours d'eau, et
5. la densité de la population humaine.

Les résultats de cette étude indiquaient que sur chacun de ces points, aucun impact négatif sérieux ne résulterait du processus de réhabilitation. En effet,

- le Projet ne se proposait pas d'ouvrir de nouvelles routes, mais seulement d'améliorer les pistes existantes.
- Aucune des pistes concernées ne traverse des zones protégées,
- Les pistes de la Guinée Forestière sont entourées, dans leur grande majorité, par des forêts secondaires largement exploitées par les agriculteurs.

Les enquêtes que nous avons menées dans les villages sélectionnés confirment cette réalité. A ce jour, la réhabilitation des pistes du PNIR n'a pas accéléré la destruction des forêts pour les transformer en terre agricole. La dégradation de la forêt, comme dans les préfectures de N'Zérékoré ou Lola par exemple, est plus le fait de l'afflux des réfugiés que de la réhabilitation des pistes elles-mêmes. Seul point sombre dans ce tableau, il est toutefois plus facile maintenant de transporter les gros troncs d'arbre sur certaines de ces pistes, et l'on voit dans toute la région des camions lourdement chargés qui se dirigent vers la Côte d'Ivoire, pays à partir duquel le bois est exporté vers l'Europe ou toute autre région du monde.

1. Conditions de la végétation dans la forêt tropicale. Cette zone se réfère principalement aux préfectures de Lola et N'Zérékore, Macenta et Kissidougou. Il ressort des visites sur le terrain que les régions qui bordent les pistes sont déjà fortement marquées par l'agriculture sur brûlis (slash and burn agriculture), suivi de période de jachère. Ces zones sont normalement cultivées de riz pendant 2 ou 3 ans, puis elles sont soit laissées en jachères, soit plantées de café, bananiers, colatiers.

Dans les préfectures de Faranah, Téliélé, Pita, Gaoual et Koundara, la végétation de la forêt primaire a disparu depuis longtemps, en raison de sa transformation pour l'agriculture. Deux pratiques se juxtaposent dans ces régions: une période de jachère relativement courte, qui fait que tous les 5 à 8 ans, les terres sont remises en culture; une période de jachère plus longue, jusqu'à 20 ans, permettant à un certain type de forêt de se régénérer, donnant naissance à toute une petite industrie de charbon de bois. Mais il semblerait que l'offre actuelle dépasse la demande, si l'on considère tous les troncs d'arbre que l'on voit à demi-brûlé dans

ces régions. Mais du côté de Beindougou, les populations déplorent déjà que " *l'abattage de certains arbres qui nous étaient familiers changeant l'environnement*", ou encore à Donghol-Touma, les autorités " *observent le transport de madriers de Ley-Miro à Pita*".

Toutefois, à Kissidougou, les autorités préfectorales redoutent déjà " *l'envahissement des forêts par les scieurs de long, en raison des facilités d'évacuation du bois*", mais pensent prendre des mesures pour limiter cette action dévastatrice de la forêt. Dans certaines zones, comme à Ouendékéré par exemple, les autorités locales envisagent la restauration des forêts par le reboisement. Les autorités de Gaoual affirment que " *la population locale a débuté le reboisement des lieux publics*". De même à Porédaka, où " *grâce à la piste, certains villages ont entrepris des travaux de reboisement*". A Kithiar, ce sont " *les agents des forêts et chasse qui apprennent aux paysans les méthodes de reboisement et de protection de la forêt*". A Macenta, les autorités préfectorales pensent que la réhabilitation des pistes favorisera la prise de mesures efficaces de contrôle des forêts et de protection des bassins versants. Enfin, à Termessé, les autorités affirment: " *Il y a maintenant la délimitation des zones de pâturages et d'agriculture par la population et les agents des forêts et chasse, afin d'empêcher les feux de brousse et de limiter la déforestation*". Les feux de brousse sont effectivement un danger majeur pour l'environnement, et d'immenses étendues sont ainsi livrées aux flammes chaque année.

2. Les conditions de la vie animale sauvage.

De nombreuses espèces d'animaux ont été recensées dans toutes les régions traversées par les pistes en voie de réhabilitation. Mais ces animaux sont peu nombreux, du fait de l'exploitation agricole continue tout le long de ces pistes. En outre, elles ne traversent pas des réserves d'animaux comme telle, et donc il n'y pas de danger immédiat de disparition de telle ou telle espèce. Les animaux les plus souvent cités par les populations sont les singes, les sangliers, les antilopes, les biches, les serpents boas, les lapins, perdrix, pintades et agoutis. Rares sont les villages qui considèrent ces espèces comme menacées, car la chasse est une activité contrôlée: il faut un permis pour porter une arme et un autre pour chasser.

3. Les risques d'érosion.

Sur l'ensemble des pistes réhabilitées, des fossés pour l'écoulement des eaux ont été réalisés, avec une profondeur suffisante pour évacuer toutes les eaux, même en période de forte pluviométrie, et des structures de diversion ont été placées aux endroits cruciaux, pour éviter aussi bien l'érosion des pistes elles-mêmes que des sols qui les entourent. Sur quelques pistes, certaines de ces structures se sont révélées insuffisantes en certains points, comme entre Touba et Malanta, par exemple, mais des mesures de correction sont actuellement prises pour remédier à cette situation. En fait, sur l'ensemble des pistes, on assiste à une meilleure canalisation des cours d'eau, résultant en une diminution des risques naturels d'érosion.

En ce qui concerne l'accélération de l'érosion ou de la perte des sols, suite à une plus grande activité agronomique dans les régions concernées, il est trop tôt pour noter des changements significatifs. En effet, le développement de l'agriculture lui-même ne pourra se faire qu'à long terme, et l'on peut penser que les autorités locales sauront prendre toutes les mesures évitant une trop forte accélération de l'érosion des sols.

4. La densité des cours d'eau.

Les pistes sont traversées par de nombreux cours d'eau. Avant la réhabilitation, l'eau passe en travers de la piste, provoquant de nombreux dégâts en période de saison des pluies, et rend tout trafic impossible pendant plusieurs mois. En effet, les passages qui avaient été aménagés depuis de nombreuses années sont dans un tel état de détérioration qu'ils bloquent souvent l'écoulement des eaux. Des structures adéquates ont été construites sur toutes les pistes réhabilitées, à chaque point de passage d'un cours d'eau, ou d'une simple retenue d'eau, afin de faciliter son écoulement régulier, et ainsi prévenir tout risque de détérioration de la piste elle-même. De nombreux dalots, buses et ponts ont été réalisés, qui de fait ont eu un impact plutôt positif sur l'environnement.

5. La densité de la population humaine.

Avec la réhabilitation de pistes, on peut s'attendre à une certaine migration des populations pour se rapprocher des pistes, un développement des villages et de la population tout au long de ces pistes, impliquant des modifications de l'écosystème dans ces régions, et des conflits entre les villages, particulièrement des conflits domaniaux. Là encore, il est beaucoup trop tôt pour que des changements importants apparaissent à ce niveau, bien que le long de la piste qui traverse Kithiar, déjà, *"on assiste à l'émergence de nouveaux villages"*. Dans un premier temps, au contraire, on peut s'attendre à une revitalisation des villages qui étaient en voie de disparition, comme c'est le cas pour Moribadou, le long de la route Macenta-Konsankoro. Mais les effets négatifs directement liés à la piste sont minimes, car les changements dans la population ne seront pas très importants. Par contre, c'est de l'afflux des réfugiés (plus de 500 000) et de la construction de tous ces villages de réfugiés sous l'égide du HCR que toute la région forestière a le plus à craindre, aussi bien sur le plan des ressources naturelles, que de la destruction de la faune et de la forêt.

ANNEXES

1. Données de base des villages enquêtés pour l'année 1994
2. Données de base des villages enquêtés pour l'année 1995
3. Données de base des villages enquêtés pour l'année 1996
4. Quelques illustrations de pistes, avant et après la réhabilitation.

1. DONNÉES DE BASE DES VILLAGES ENQUÊTÉS POUR L'ANNÉE 1994

89

Enquêtes Novembre 1994

Sites témoins

Villages Sélectionnés	BTGR	Trafic Hebdo	Trafic marché	Nb personne marché	Nb Transporteurs	Distance	Temps	Vitesse Hor. Moyenne	Coût/tonne marchandise	coût passager	Nb Commerçants	Nb Etalagistes	Nb Tickets taxe	Nb mois sans trafic
1 Diguay	Boké	5	5	130	5	53	3	17.7	50,000	3,000	18	35	120	4
2 Tarihoys	Boké	7	3	700	1	45	4	11.3	50,000	3,000	20	24	50	
3 Sourougamba	Faranah	0				20								12
4 Laya Komboya	Faranah	0				8.5	1.5	5.7	20,000	500		2		6
5 Farawindou	Guakédou	4				14			15,000			1		3
6 Faïndou	Guakédou	2	1	750	1	32	2.5	12.8	25,000	3,000	20	50	30	4
7 Dabadou	N'zérékora	0				15	1	15.0	20,000	1,000		3		10
8 Massaranabakoro	Kankan	0				45	3	15.0		5,000				6
9 Kanfrandou	Kankan	0	2		2	16	3	5.3	30,000	2,000				6
10 Kambara	Labé	4	4	1200	2	26	3	8.7	10,000	2,000	60	500	500	3
11 Sambaldia	Labé	0				8					8	0		12
12 Touny	Labé	30	26	800	14	9	0.5	18.0	5,000	400	6	65	0	
13 Djinka	Labé	9				10								
14 Alphaya	Mamou	44			6	25	0.5	50.0	20,000	1,500				
15 Samba-barry	Mamou	10	6	1300	5	23	2	11.5	25,000	1,500	50	90	0	3
16 Kaffa	Mamou	14	8	3000	8	25	2	12.5	10,000	1,000	16	105	80	
17 Balimou	N'zérékora	54	50		5	9	0.5	18.0	10,000	500		3		2
18 Koule	N'zérékora	18	8	500	8	15	0.5	30.0	20,000	800	6	100	200	2
Nombre de sites étudiés		18	10	8	11	18	14	14	14	14	9	13	8	13
Moyenne		11	11	1048	5	22	2	11.5	22143	1800	23	73	121	6
STD		15.49	14.55	814.81	3.69	13.37	1.15		13190.13	1266.04	18.23	128.33	155.78	3.43
Max		54	50	3000	14	53	4		50000	5000	60	500	500	12
Min		0	1	130	1	8	0.5		5000	400	6	0	0	2

63

Enquêtes Novembre 1994

Sites témoins

	Villages		Superficies emblavées										
	Sélectionnés	BTGR		riz	Fonio	café	manioc	arachides	maïs	sorgho/mil	coton	autres	
1	Diguity	Boké	67	40	5		9	13					
2	Tarihoie	Boké	195	65			10	80		40			
3	Sourougambe	Faranah	22	3	2					10			7
4	Laya Komboya	Faranah	50	30	5								15
5	Farawindou	Guékédou	47	20		22	5						
6	Feindou	Guékédou	148	135				10	3				
7	Dabadou	N'zérékore	175	120			50		5				
8	Massarenabakoro	Kankan	360	360									
9	Kanfrandou	Kankan	430	220			180	30					
10	Kembera	Labé	420	250				100	70				
11	Sambalde	Labé	52					23					29
12	Touny	Labé	380	50			60	120	150				
13	Djinka	Labé	52	10	28			14					
14	Alphaya	Mamou	313	48	50		65						150
15	Samba-barry	Mamou	41	10	15		4	12					
16	Kaffa	Mamou	152.6	70	75				4				3.6
17	Balimou	N'zérékore	74	50		21		3					
18	Koule	N'zérékore	55	25		30							
Nombre de sites étudiés			18	17	7	3	8	10	5	2	0		5
Moyenne			169	89	28	24	48	41	46	25	ERR		41
STD			141.64	96.98	25.52	4.03	55.46	40.55	57.77	15.00	ERR		55.24
Max			430	360	75	30	180	120	150	40	ERR		150
Min			22	3	2	21	4	3	3	10	ERR		3.6

Enquêtes Novembre 1994

Sites témoins

Villages Sélectionnés	BTGR	Volume total draines/mois									Agrumes	
			riz	Fonio	café	manioc	banane	huile rouge	arachides	Fruits	autres	
1 Digully	Boké	89	22	8		16			14	15		14
2 Tarihoie	Boke	13	10			1			1	1		
3 Sourougambe	Faranah											
4 Laya Komboya	Faranah											
5 Farawindou	Guékédou	9	2		1.5		5					0.5
6 Feindou	Guékédou	36	20				4			2	4	6
7 Dabadou	N'zérékore	5.1	2.2	0.7		1			0.8			0.4
8 Massarenabakoro	Kankan	2.3	1.3							0.6		0.4
9 Kanfrandou	Kankan	16.9	10	1		1.8				3	0.8	0.3
10 Kembera	Labé	32	12						6.4	4		9.6
11 Sambalde	Labé	19								11		8
12 Touny	Labé	28.4		4.8		8.4				3.2		12
13 Djinka	Labé	6.5					2.5				1.5	2.5
14 Alphaya	Mamou	0.95	0.45	0.1		0.1						0.3
15 Samba-barry	Mamou	16	2	2.8						2.4		8.8
16 Kaffa	Mamou	46.6	20							0.5		26.1
17 Balimou	N'zérékore	13.4	4			2	2.4		1			4
18 Koule	N'zérékore	20	4			5			4			7
Nombre de sites étudiés		16	13	6	3	7	3	6	10	3	15	
Moyenne		22	8	3	3	4	4	5	4	2	7	
STD		21.19	7.57	2.77	1.55	5.38	1.03	4.70	4.59	1.37	6.82	
Max		89	22	8	5	16	5	14	15	4	26.1	
Min		0.95	0.45	0.1	1.5	0.1	2.5	0.8	0.5	0.8	0.3	

Enquêtes Novembre 1994

96

Enquêtes Novembre 1994

Sites témoins

	Villages Sélectionnés	BTGR	Cultures					Élevages					
			fruitières	oranges	banane	manglier	avocatier	autres	bovins	ovins	caprins	volaille	
1	Diguify	Boké	4	0.5		3			0.5	1500	2900	3200	
2	Tarihoie	Boké	16	6		2			8	172	28	89	
3	Sourougambe	Faranah								343	34	27	
4	Laya Komboya	Faranah								2447	528	360	
5	Farawindou	Guékédou	20			20					60		100
6	Faïndou	Guékédou	18	5		10			3	30	40	16	220
7	Dabadou	N'zérékore	2.75	1.5					1.25	520	260	130	2000
8	Massarenabakoro	Kankan	102	17		4	34	35	12	600	500	800	
9	Kanfrandou	Kankan	39	18		1	20			250	500	160	
10	Kembera	Labé	4.4	1.5	0.5				2.4	446	92	410	
11	Sambalde	Labé	5	2					3	616	199	253	
12	Touny	Labé	75	40		10			25	500	700	600	
13	Djinka	Labé	4.5	0.5		3	0.5	0.3	0.2	470	54	1270	2280
14	Alphaya	Mamou								1200	1450	500	2500
15	Samba-barry	Mamou	8	4		2	1	1		952	169	607	3025
16	Kaffa	Mamou	21	7		2			12	1957	308	661	
17	Balmou	N'zérékore	16	2.5		1.5			12	5	91	89	250
18	Koule	N'zérékore	15	10		2			3		500	200	1000
Nombre de sites étudiés			15	14		13			12	16	18	17	8
Moyenne			23	8		5			7	751	467	551	1422
STD			27.58	10.36		5.32			7.01	675.11	681.36	735.75	1092.37
Max			102	40		20			25	2447	2900	3200	3025
Min			2.75	0.5		0.5			0.2	5	28	16	100

2/0

Enquêtes Novembre 1994

Sites témoins

Villages Sélectionnés	BTGR	Organisation de la Production				Centre santé	salles classe	Nb forages	Nb artisans	maisons tôles	maisons semi-dur	maisons en dur	Nombre d'élèves
		Nb de proje	Nb ONG	Groupemen	Intrants								
1 Diguit	Boké								10	18	1		
2 Tarihoie	Boké					1	2	1	35	19	3		
3 Sourougambe	Faranah							1	4				
4 Laya Komboya	Faranah						2	1	16	9			
5 Farawindou	Guékédou								2	40	1		
6 Feindou	Guékédou						4		8	35			
7 Dabadou	Nzérékore						1		5	5			
8 Massarenabakoro	Kankan								17	4			
9 Kanfrandou	Kankan								2	8			
10 Kembera	Labé						2	2	15	10			
11 Sambalde	Labé						3		19	5			
12 Touny	Labé						3	2	25	12			
13 Djinka	Labé						4		60	60			
14 Alphaya	Mamou						2	2	52	54			
15 Samba-barry	Mamou					1	3		45	38			
16 Kaffa	Mamou					1	2	1	20	20			
17 Balimou	Nzérékore					1	3	1	15	232			
18 Koule	Nzérékore					1	4		8	60			
Nombre de sites étudiés						6	13	8	18	17	3	0	
Moyenne						28%	72%	44%	26	37	2		
STD									16.82	52.29	0.94		
Max									60	232	3		
Min									2	4	1		

97

Enquêtes Novembre 1994

Sites programmés, en cours de réhabilitation

Nov 94

Villages Sélectionnés	BTGR	Trafic	Trafic	Nb personne	Nb	Distance	Temps	Vitesse	Hor.	Coût/tonne	coût	Nb	Nb	Nb Tickets	Nb mois
		Habdo	marché	marché	Transporteurs			Moyenne	Marchandise	passager					
1	Côlali	Boké	79	21	3,000	20	32	2	16.0	20,000	2,000	40	200	120	0
2	Kifiar	Boké	0		200	0	84	6	14.0	50,000	8,000	6	30	20	0
3	Malenta	Boké	1	1	800	2	106	48	2.2	60,000	10,000	20		200	0
4	Termesse	Boké	20	5	220	2	75	6	12.5	35,000	4,000	10	18	55	4
5	Koba	Kindia	4	3	1,000	3	73	6	12.2	50,000	4,000	8	13	30	0
6	Missira	Kindia	14	8	2,000	7	93	8	11.6	80,000	8,000	50	100	250	0
7	Tourkoun	Kindia	5	5	3,000	2	22	6	3.7	20,000	1,000	40	38	60	0
8	Beindougou	Faranah	1	1	20	1	28	3	9.3	25,000	2,000	1	0	0	6
9	Bangoya	Faranah	32	3	1,000	3	45	2	22.5	30,000	2,000		100		0
10	Kobikoro	Faranah	9	1	120	1	69	6	11.5	35,000	5,000	5	4	0	1
11	Gberedou-Barenan	Kankan	12	5	2,000	4	30	2	15.0	20,000	2,000	30	420	0	0
12	Moribadou	Kankan	0				37					0	0	0	12
13	Beindou	Guékédou	18				20	1.5	13.3	25,000	3,000		5		0
14	Ousandekere	Guékédou	11	11	1,500	11	42	3	14.0	30,000	3,000	50	40	37	0
15	Vasseridou	Guékédou	3	3	300	3	40	48	0.8	40,000	4,000	12	15		1
16	Henco	Mamou	1	1		0	62	4	15.5	20,000	1,000	0	0	0	0
17	Poredaka	Mamou	2	2	200	2	56	4	14.0	10,000	3,000	10			0
18	Donghol-touma	Mamou	7	1	800	1	60	8	7.5	30,000	4,000	20	30	52	0
19	N'zon	N'zérékore	0				17						3		12
20	Womey	N'zérékore	27	20	300	10	9	0.25	36.0	10,000	500	100	150		2
21	Koro	N'zérékore	10	10		10	19	0.75	25.3	35,000	800		6		3
22	Kakota	N'zérékore	11	11	830	11	15	1	15.0	30,000	1,000	9	29		2
Nombre de sites étudiés			22	18	17	19	22	20		20	20	18	20	14	22
Moyenne			12	8	1,017	6	47	3	5.7	32,750	3,415	23	60	59	2
STD			17	6	938	5	27	13		16,544	2,556	25	98	76	4
Max			79	21	3000	20	106	48		80,000	10000	100	420	250	12
Min			0	1	20	0	8	0.25		10,000	500	0	0	0	0

Enquêtes Novembre 1994

Sites programmés, en cours de rehabilitation

	Villages		Superficiés embaueés	Cultures								
	Sélectionnés	BTGR		nz	Fonio	café	manioc	arachides	maïs	sorgho/mil	colon	autres
1	Coliah	Boké	160	40				100				20
2	Kiliar	Boké	320	150				90	60			20
3	Malenta	Boké	397	178	69		65		50	15		20
4	Termesse	Boké	152				16	46	60	30		
5	Koba	Kindia	65	40				15	10			0
3	Missira	Kindia	270	200				70				0
7	Tourkoun	Kindia	153	50	15		10	70	4	4		
8	Beindougou	Faranah	80	70			10					
9	Sangoya	Faranah	98	75	5		4	4	10			
0	Kobikoro	Faranah	122	30	40	2	20	30				
1	Gberedou-Barana	Kankan	590	150	200		160	80				
2	Moribadou	Kankan	226	137			45	3	25			16
13	Beindou	Guékédou	280	150		80	20	30				
14	Ouendekere	Guékédou	103	43		35		22	3			
15	Vasseridou	Guékédou	50	30			10	10				
16	Henco	Mamou	400	150	200		50					
17	Poredaka	Mamou	52	15	25			10				2
18	Donghol-touma	Mamou	625	350	140		45	90				
19	N'zon	N'zérékore	110	100		5	5					
20	Womey	N'zérékore	35	10		25						
21	Koro	N'zérékore	23	23								
22	Kokota	N'zérékore	185	100			50	20	15			
Nombre de sites étudiés			22	21	8	5	14	16	9	3		7
Moyenne			204	100	87	29	36	43	26	16		11
STD			167	80	76	28	39	33	22	11		9
Max			625	350	200	80	160	100	60	30		20
Min			23	10	5	2	4	3	3	4		0

Sites programmés, en cours de rehabilitation

Villages Sélectionnés	BTGR	Volume total drainés/mois	Agrumes									
			riz	Fonio	café	manioc	banane	huile rouge	arachides	Fruits	autres	
1 Coliah	Boké	28	12	2					2	8		4
2 Kiliar	Boké	3.1	2.1							1		
3 Malenta	Boké	3.42	1.5	0.86						1.06		
4 Termesse	Boké	5.95		0.75	1.2					4		2
5 Koba	Kindia	14	8		2					2		
6 Missira	Kindia	61.4	50	0.2				1.2		0.5		9.5
7 Tourkoun	Kindia	28.5	20					0.5		8		
8 Beindougou	Faranah	0.15	0.15									
9 Sangoya	Faranah	5.5	2.4	0.6	2					0.5		
10 Kobikoro	Faranah	4.4	2	1	0.9					0.5		
11 Gberedou-Baranar	Kankan	16.6	6	5			3.6	2				
12 Moribadou	Kankan	0										
13 Beindou	Guékédou	17.8	5.8			6		1.5		1		3.5
14 Ouendekere	Guékédou	86	4		14			8	16	42		2
15 Vassendou	Guékédou	12.3	1		10	0.3				1		
16 Herico	Mamou	0										
17 Poredaka	Mamou	7.6	3	2.5						0.8		1.3
18 Donghol-touma	Mamou	4.4	0.7	1	0.2			1.5		1		
19 N'zon	N'zérékore	3.2	2		1.2							
20 Womey	N'zérékore	18			6			12				
21 Koro	N'zérékore	3	0.6		2				0.4			
22 Kokota	N'zérékore	10.4	2.4					2	4	2		
Nombre de sites étudiés		22	18	9	7	6	7	5	5	15	3	3
Moyenne		15	7	2	5	3	4	5	5	5	2	5
STD		21	12	1	5	2	4	6	10	1		3
Max		86	50	5	14	6	12	16	42	3.5		9.5
Min		0	0.15	0.2	0.2	0.3	0.5	0.4	0.5	1.3		2

Enquêtes Novembre 1994

Sites programmés, en cours de réhabilitation

	Villages Sélectionnés	BTGR	Cultures					Élevage				
			fruitières	oranges	banane	manguiers	avocatier	autres	bovins	ovins	caprins	volaille
1	Coliah	Boké							173	218	481	
2	Kiliar	Boké	15	5				10	5926	1862	1417	20000
3	Malenta	Boké	39	9	12			18	6043	1004	1553	
4	Termesse	Boké	4	1.5				2.5	1223	167	227	
5	Koba	Kindia	12.7	6				6.7				
6	Missira	Kindia	52	15	10			27	105	124	118	
7	Tourkoun	Kindia	9	8	1				719	66	75	
8	Beindougou	Faranah	25	2	3			20	4600	1340	1130	
9	Sangoya	Faranah	61	30	5		25	1	1217	527	447	
10	Kobikoro	Faranah	17	10				7	5240	1514	988	
11	Gberadou-Baranar	Kankan	33.3	1			32	0.3	348	182	83	
12	Monbadou	Kankan	34.2		5		10	19	224	98	55	
13	Beindou	Guékédou	35	5	30				35	60	30	407
14	Ouendekere	Guékédou							26	82	84	430
15	Vassendou	Guékédou	10		10				2840	609	267	100
16	Herico	Mamou	29	3	5		6	3	1500	200	150	300
17	Poredaka	Mamou	29	15				14	6251	3377	3768	7950
18	Donghol-touma	Mamou										
19	N'zon	N'zérékore	1	1					0	105	95	350
20	Womey	N'zérékore	19	5	10			4	0	200	500	300
21	Koro	N'zérékore	10		10				30	160	30	200
22	Kokota	N'zérékore										
	Nombre de sites étudiés		18	15	11			13	19	19	19	9
	Moyenne		24	8	9			9	1921	626	605	3337
	STD		16	7	7			8	2331	841	882	6357
	Max		61	30	30			27	6251	3377	3768	20000
	Min		1	1	1			0.2	0	60	30	100

Enquêtes Novembre 1994

Sites programmés, en cours de réhabilitation

Villages Sélectionnés	BTGR	Organisation de la Production				Centre santé classe	Nb forages	Nb artisans	maisons tôles	maisons semi-dur	maisons en dur	Nombre d'élèves
		Nb de proje	Nb ONG	Groupamen	Intrants							
1	Coliah	Boké				1	7	5	27	100	0	2
2	Kittlar	Boké					3	3	10		0	0
3	Malenta	Boké									0	0
4	Termesse	Boké				1	4		19	22	0	4
5	Koba	Kindia				1	3	2	11	19	0	2
6	Misaira	Kindia				1	4	3	34	44	0	16
7	Tourkoun	Kindia					2	2	40	24	0	4
8	Beindougou	Faranah					6	3	7	9	0	4
9	Sangoya	Faranah					4	4	11	35	2	0
10	Kobikoro	Faranah					6		20	45	0	0
11	Gberedou-Baranan	Kankan										
12	Moribadou	Kankan				0			2	6	0	0
13	Beindou	Guékédou					11	2	10	45	2	1
14	Quendekere	Guékédou				1	6	2	61	13	0	0
15	Vasseridou	Guékédou				1			5	16	0	0
16	Herico	Mamou					3		25	0	0	0
17	Poredaka	Mamou							0	0	0	0
18	Donghol-touma	Mamou				1	32	17	156	376	0	28
19	N'zon	Nzérékore					3		10	43	0	0
20	Womey	Nzérékore				1	6	1	20	100	0	5
21	Koro	Nzérékore					2		5	30	0	3
22	Kokota	Nzérékore				1		2	28		0	7
Nombre de sites étudiés						10	16	12	20	18	21	21
Moyenne						29%	46%	34%	25	62	0	4
STD									33	84	1	7
Max									156	376	2	28
Min									0	0	0	0

2. DONNÉES DE BASE DES VILLAGES ENQUÊTÉS POUR L'ANNÉE 1995

Sites témoins

Villages	Traffic	Traffic	Nb personne	Nb	Distance	Temps	Vitesse	Hor	Coût/tonne	coût	Nb	Nb	Nb Tickets	Nb mois	
Sélectionnés	BTGR	Hebdo	marché	marché	Transporteurs		Moyenne		marchandise	passager	Commerçant	Etalagistes	taxe	sans trafic	
1	Diguité	Boké	8	6	180	6	53	3	17.7	50,000	3,000	12	24	100	4
2	Tanhoye	Kindia	2	2	700	2	45	4	11.3	60,000	3,000	24	50	62	0
3	Sourougambe	Faranah					20								
4	Laya Komboya	Faranah	2	0			8.5	1.5	5.7	30,000	2,000	0	0		6
5	Farawindou	Faranah	12				14			1,000					
6	Faïndou	Guékédou	2	2	850	2	32	2	16.0	25,000	1,500	15	45	30	4
7	Dabadou	Kankan	0				15	1	15.0	20000	1000		4	0	10
8	Massarenabak	Kankan	1	1	417	1	45	3.5	12.9	25,000	3,500	1	12	0	7
9	Kanfrandou	Kankan	0	0	280	0	16						0	0	6
10	Kembara	Labé	6	6	1,650	6	26	3	8.7	12,500	2,000	50	300	350	4
11	Sambalde	Labé	0				8								12
12	Touny	Labé	30	5	800	3	9	0.5	18.0	8,000	400	6	60		0
13	Djinka	Labé	8				10								
14	Alphaya	Mamou	51	18	180	6	25	0.5	50.0	20,000	1,500				0
15	Samba-barry	Mamou	15	6	1300	5	23	2	11.5	25000	2000	30	120	0	2
16	Kaffe	Mamou	14	6	3000	6	25	2	12.5	10000	1500	50	150	100	0
17	Balimou	N'zérékore	54	50		5	9	0.5	18.0	10000	500		4		0
18	Koule	N'zérékore	18	8	350	8	15	0.5	30.0	20000	800	15	70	6	2
Nombre de sites étudiés			17	13	11	12	18	13		13	14	10	42	16	15
Moyenne			13	8	882	4	22	2	12.0	24269	1693	20	70	65	4
STD			16	13	806	2	13	1		14776	923	17	83	103	4
Max			54	50	3000	8	53	4		60000	3500	50	300	350	12
Min			0	0	180	0	8	0.5		8000	400	0	0	0	0

Enquêtes Novembre 95

	Villages		Superficies emplantées	Superficies								
	Sélectionnées	BTGR		riz	Fonio	café	manioc	arachides	maïs	sorgho/mil	coton	autres
1	Diguity	Boke	80	26	12		10	30	2			
2	Tarihoie	Kindia	234	80	2		12	85	15	40		
3	Sourougambe	Faranah										
4	Laya Komboya	Faranah	30	15	3				12			
5	Farawindou	Faranah										
6	Felindou	Guékédou	143.3	82	0.3	50	2	5	4			
7	Dabadou	Kankan	211	150	8		35	5	10			3
8	Massarenabak	Kankan	419	317	11		45	23	21	2		
9	Kanfrandou	Kankan	179	94	26		47	12				
10	Kembera	Labé	400	250	20		10	80	20	20		
11	Sambalde	Labé	205	24	18		2	38	36	45	42	
12	Touny	Labé	285	30	80		70	75	30			
13	Djinka	Labé	97	10	28		20	14	25			
14	Alphaya	Mamou	345	65	48	0.5	70	7.5	4			150
15	Samba-barry	Mamou	48	13	15		5	10	5			
16	Kaffa	Mamou	215	85	55		25	15	30			5
17	Balimou	N'zérékore	85	60		22		3				
18	Koule	N'zérékore	104.3	50		40	10	2	2			0.3
Nombre de sites étudiés			16	16	14	4	14	15	14	4	1	4
Moyenne			193	84	23	28	26	27	15	27	42	40
STD			117	84	22	19	23	28	11	17	0	64
Max			419	317	80	50	70	85	36	45	42	150
Min			30	10	0.3	0.5	2	2	2	2	42	0.3

90

Enquêtes Novembre 95

Villages	Sélectionnés	BTGR	Volume total drainés/mois	cultures vivrières						Agrumes		
				nz	Forlo	café	manioc	banane	huile rouge	arachides	Fruits	autres
1	Diguity	Boke	84.2	18	3		40	1.5	6	15	0.5	0.2
2	Tarhoye	Kindia	71.5	30				0.2		40		1.3
3	Sourougambe	Faranah										
4	Laya Komboya	Faranah										
5	Farawindou	Faranah										
6	Felindou	Guékédou	42.1	10			2	16	0.4	0.9	10	2.8
7	Dabadou	Kankan	3.55	1.5	1	0.4			0.1	0.35		0.2
8	Massarenabak	Kankan	24.25	10	3		5	2.5		3	0.75	
9	Kanfrandou	Kankan	2.8	1	0.9		0.4			0.5		
10	Kembera	Labé	33	12	6			4		8		3
11	Sambalde	Labé	6	1.5	0.4					1.3		2.8
12	Touny	Labé	27.5	3.5	3		4	3		10		4
13	Djinka	Labé	4.6	0.8	1		0.9	0.4		0.7		0.8
14	Aiphaya	Mamou	21.1	13			1	1.5		2.8	2.5	0.3
15	Samba-barry	Mamou	10	3	2.5		1.5	1		2		
16	Kaffa	Mamou	13.2	0.6	1			1.6		2	4	4
17	Balimou	N'zérékore	11.4	1.2		6	0.4	1	0.8		2	
18	Koule	N'zérékore	12.2	3		1	0.5	5	0.2	0.5	2	
Nombre de sites étudiés			15	15	10	3	10	12	5	14	7	10
Moyenne			24	7	2	2	6	3	2	6	3	2
STD			24	8	2	3	12	4	2	10	3	1
Max			84.2	30	6	6	40	16	6	40	10	4
Min			2.8	0.6	0.4	0.4	0.4	0.2	0.1	0.35	0.5	0.2

Enquêtes Novembre 95

	Villages		Cultures					Cépages				
	Sélectionnés	BTGR	fruitières	oranges	banane	manguiers	avocatier	Kolattier	bovins	ovins	caprins	volaille
1	Diguity	Boké	4	0.5	2	1	0.5		1500	2900	3220	
2	Tarihoie	Kindia	50.5	15	20	4.5	10	1	172	28	89	
3	Sourougambe	Faranah										
4	Laya Komboya	Faranah							2247	528	360	
5	Farawindou	Faranah										
6	Feindou	Guékédou	18	8	1	1	3	5	40	55	25	
7	Dabadou	Kankan	4.7	2		1.5	1.2		520	260	130	
8	Massarenabak	Kankan	102	17	4	34	35	12	270	632	490	
9	Kanfrandou	Kankan	39	18	1	20			263	185	462	
10	Kembera	Labé	4.4	1.5	0.5	2	0.4		446	92	410	
11	Sambalde	Labé	6	2		4			616	199	253	
12	Touny	Labé	74	40	10	15		9	550	800	700	
13	Djinka	Labé	4.5	0.5	3	0.5	0.3	0.2	479	70	1325	
14	Alphaya	Mamou	36.8	12	2	14	8	0.8	1450	1725	670	
15	Samba-barry	Mamou	8	4	2	1	1		1165	263	738	
16	Kaffa	Mamou	21	7	2	8	4		1957	308	673	
17	Balimou	N'zérékore	20	2.5	1.5	6	5	5	4	96	127	
18	Koule	N'zérékore	15.5	10	2	1	2.5		0	100	150	
	Nombre de sites étudiés		15	15	13	15	12	7	16	16	16	0
	Moyenne		27	9	4	8	6	5	730	515	614	
	STD		28	10	5	9	9	4	690	742	746	
	Max		102	40	20	34	35	12	2247	2900	3220	
	Min		4	0.5	0.5	0.5	0.3	0.2	0	28	25	

Enquêtes Novembre 95

Villages Sélectionnés	BTGR	Organisation de la Production				Centre santé	salles classe	Nb forages	Nb artisans	maisons toiles	maisons semi-dur	maisons dur	Nombre d'élèves	
		Nb Projets	NB ONG	Nb Goupm	Infrants									
1	Digouty	Boké	0						8	19	1			
2	Tanhoye	Kindia				1	2	1	35	20	1		86	
3	Sourougambe	Faranah												
4	Laya Komboya	Faranah	1				2	1	16	9			58	
5	Farawindou	Faranah												
6	Feindou	Guékédou			3				8	38	1	0	135	
7	Dabadou	Kankan	1		13			1	5	5	0	2	45	
8	Mascarenabak	Kankan							5	4				
9	Kanfrandou	Kankan							8	7				
10	Kembera	Labé		2			1		15	12			88	
11	Sambalde	Labé	1		3		1		19	8	2	1	221	
12	Touny	Labé	2	0	2				30	100	5	0	135	
13	Djinka	Labé			3		1		64	64	62	2	135	
14	Alphaya	Mamou	2					2	52	56	2	0	72	
15	Samba-barry	Mamou			1			1	45	50	0	0	122	
16	Kaffa	Mamou	1	2	1		1	3	30	74	12	5	130	
17	Balimou	N'zérékore			3			1	15	236		5	83	
18	Koule	N'zérékore	3		1		1	6	13	200	0	0	305	
Nombre de sites étudiés			8	2	10	5	5	13	8	16	16	11	10	13
Moyenne			44%	11%	56%	28%	28%	72%	44%	23	56	8	2	124
STD									17	67	17	2	68	
Max									64	236	62	5	305	
Min									5	4	0	0	45	

98

Enquêtes Novembre 1995

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en Novembre 95

Villages		Traffic	Traffic	Nb personne	Nb	Distance	Temps	Vitesse	Hor	Coût/tonne	coût	Nb	Nb	Nb Tickets	Nb mois
Sélectionnés	BTGR	Hébd	marché	marché	Transporteurs			Moyenne	marchandise	passager	Commerçant	Etalagistes	taxe	sans trafic	
1	Coliah	Boke	72	24	3,500	24	32	1.5	21.3	10,000	2,000	16	49	100	0
2	Kitar	Boke	42	7	600	3	84	2	42.0	20,000	2,500		30	50	0
3	Malenta	Boke	15	14	1,150	4	106	5	21.2	45,000	5,000	3	47	120	0
4	Tarmessa	Boke	28	8	1,430	6	75	2	37.5	20,000	2,000		121	121	0
5	Koba	Kindia	3	3	1,000	3	73	5	14.6	60,000	4,000	30	50	30	0
6	Missira	Kindia	6	6	2,000		93	8	11.6	80,000	8,000	20	50	50	2
7	Tourkoutou	Kindia	2	2	2,500	2	22	6	3.7	20,000	1,000	20	34	40	0
8	Bandougou	Faranah	71	3	800	3	28	1	28.0	10,000	1,000		1		0
9	Sangoya	Faranah	39	5	3,000	5	45	1.5	30.0	15,000	1,500	15	45		0
10	Kobikoro	Faranah	4	2	200	2	69	4	17.3	30,000	3,000		8		1
11	Gberedou-Bari	Kankan	11	4	1,000	2	30	2	15.0	20,000	2,000	20	250	0	0
12	Monbadou		1				37	4				0	0		12
13	Beindou	Guékédou	60			10	20	0.5	40.0	10,000	1,000		2		0
14	Quendekera	Guékédou	53	18	2,500	18	42	1.5	28.0	10,000	1,500	75	250	85	0
15	Vassendou	Guékédou	21	7						2,000					
16	Henco	Labé	21	17	316	13	62	1.5	41.3	15,000	1,000				0
17	Peredaka	Labé	202	91	7,080	32	56	2.5	22.4	8,500	3,000	33	57	217	0
18	Donghol Touma		178	74	1,800	29	60	0.75	80.0	8,000	2,500	104	137	223	0
19	N'zon		0	0			17								12
20	Womey	N'zérékoré	250	220	900	43	9	0.6	15.0	5,000	300	100	120		0
21	Koro		46	32		8	19	0.5	38.0	17,500	600	3	3		0
22	Kokota		15	15	310	8	12	1	12.0	25,000	1,500	7	35		2
Nombre de sites étudiés		22	20	17	16	21	20			19	20	14	19	11	21
Moyenne		52	28	1770	12	47	3	18.6		22679	2270	32	68	94	1
STD		68	50	1632	12	28	2			18892	1727	34	74	69	3
Max		250	220	7080	43	106	8			80000	8000	104	250	223	12
Min		0	0	200	2	9	0.5			5000	300	0	0	0	0

Enquêtes Novembre 1995

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en Novembre 95

Villages	Sélectionnés	BTGR	Superficies emblavées										
				riz	Fonio	café	manioc	arachides	maïs	sorgho/ml	coton	autres	
1	Cotiah	Boke	240	100	60			80					
2	Kittiar	Boke	434.5	150	120		5	100	10	20	29.5		
3	Malenta	Boke	679	217	80		90	165	120	7			
4	Termesse	Boke	284	44	26		12	88	72	41			1
5	Koba	Kindia	168	60	2		6	70	10	20			
6	Missira	Kindia	240	150				80	5	5			
7	Tourkoun	Kindia	153	50	15		10	70	4	4			
8	Beindougou	Faranah	111	90			15	6					
9	Sangoya	Faranah	99.8	90	5		1.5	2	0.4	0.6			0.3
10	Kobikoro	Faranah	175	50	35	20	25	45					
11	Gberedou-Bar	Kankan	272	120	42		70	40					
12	Monibadou		167.5	120	4	18	25	0.5					
13	Beindou	Guékédou	160	60		80	10	10					
14	Ouendekere	Guékédou	279	50	1	35	45	144	4				
15	Vasseridou	Guékédou	0										
16	Herico	Labé	539	152	105		40	64	53				125
17	Poredaka	Labé	89.05	15.5	27	7	4	23	9	0.8	0.25		2.5
18	Donghol Touma		923	600	158	9	52	87	17				
19	N'zon		104	70		30		4					
20	Womey	N'zérékoré	82	30		50	2						
21	Koro		0										
22	Kokota		138	130		8							
Nombre de sites étudiés			22	20	14	9	16	18	11	8	2		4
Moyenne			243	117	49	29	26	60	28	12	15		32
STD			218	121	48	23	26	47	36	13	15		54
Max			923	600	158	80	90	165	120	41	29.5		125
Min			0	15.5	1	7	1.5	0.5	0.4	0.6	0.25		0.3

100

Enquêtes Novembre 1995

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en Novembre 95

Villages	Sélectionnés	BTGR	Volume total drainés/mois	cultures vivrières						Agrumes		
				nz	Fonio	café	manioc	banane	hulle rouge	arachides	Fruits	autres
1	Colliah	Boke	19.4	4	0.2				3.2	12		
2	Kitar	Boke	9.6	2.4	1.6					4.8		0.8
3	Malenta	Boke	14.5	3.2	4			2.5		4.8		
4	Termesse	Boke	24.8	9.2	3.2		4.8	0.8		2		4.8
5	Koba	Kindia	0									
6	Missira	Kindia	19.7	16				0.5		3.2		
7	Tourkoun	Kindia	28	20						8		
8	Beindougou	Faranah	54	44				2			8	
9	Sangoya	Faranah	9.26	4	2.8		1.6		0.24	0.32		0.3
10	Kobikoro	Faranah	19.4		8		5			6.4		
11	Gberedou-Bar	Kankan	8.8	4.8	4							
12	Moribadou		0									
13	Beindou	Guékédou	0									
14	Ouendekere	Guékédou	39	12	0.2		2	8	0.4	0.4	4	12
15	Vasseridou	Guékédou	0									
16	Herico	Labé	45.2	8	6.7		2			17	5.5	6
17	Poredaka	Labé	53.5	16	12	0.5	1	2		12	8	2
18	Donghol Touma		63.7	40	2	1.2	2.5	10		8		
19	N'zon		15.2	2		8		1.2	0.6	0.4		3
20	Womey	N'zérékoré	29	8		6	4	0.2	8	0.8	2	
21	Koro		0									
22	Kokota		74.5	40		2.3	3.2	2	24	3		
Nombre de sites étudiés			22	16	11	5	9	10	6	15	5	7
Moyenne			24	15	4	4	3	3	6	6	6	4
STD			22	14	3	3	1	3	8	5	2	4
Max			74.5	44	12	8	5	10	24	17	8	12
Min			0	2	0.2	0.5	1	0.2	0.24	0.32	2	0.3

Enquêtes Novembre 1995

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en Novembre 95

	Villages		Cultures					Élevage					
	Sélectionnés	BTGR	fruitières	oranges	banane	manguiers	avocatier	Kolattier	bovins	ovins	caprins	volaille	
1	Collah	Boke							406	249	553		
2	Kittar	Boke	15		5		10		5926	1862	1417		
3	Malenta	Boke	56		15	12	13	11	5	6043	1004	1553	
4	Termesse	Boke	40		12		28			1223	167	227	
5	Koba	Kindia	12.7		6	1.7	5			2173	305	611	
6	Missira	Kindia	36.6		15	10	11	0.4	0.2	1500	150	120	
7	Tourkoun	Kindia	9		8	1				719	66	75	
8	Beindougou	Faranah	20.5		2	3	15	0.5		4600	1340	1130	
9	Sangoya	Faranah	61		30	5		25	1	1217	527	447	
10	Kobikoro	Faranah	54.5		20	2.5	30	1	1	5240	1514	988	
11	Gberedou-Bar	Kankan	33.3		1		32		0.3	348	182	83	
12	Morbadou		34.2			5	10	19	0.2	250	68	66	
13	Beindou	Guékédou	27		9	10	3	1	4	63	35	47	
14	Ouendekere	Guékédou	13.5		0.5	1	3	1	8	1234	291	407	
15	Vasseridou	Guékédou											
16	Herico	Labé	29		3	5	6	3	12	1582	324	482	300
17	Poredaka	Labé	36.8		15	0.5	6	15	0.3	6540	3870	3049	7950
18	Donghol Touma		108.5		50	23	20	15	0.5	6404	1336	648	
19	N'zon		16		2	1	6	4	3		37	58	
20	Womey	N'zérékoré	46		15	1	10	10	10	5	120	500	
21	Koro												
22	Kekota										124	195	
	Nombre de sites étudiés		18		17	15	16	13	13	18	20	20	2
	Moyenne		36		12	5	13	8	4	2526	679	633	4125
	STD		23		12	6	9	8	4	2404	918	708	3825
	Max		108.5		50	23	32	25	12	6540	3870	3049	7950
	Min		9		0.5	0.5	3	0.4	0.2	5	35	47	300

107

Enquêtes Novembre 1995

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en Novembre 95

Villages Sélectionnés	BTGR	Organisation de la Production				Centre santé	salles classe	NB forages	Nb artisans	maisons tôles	maisons semi-dur	maisons dur	Nombre d'élèves	
		Nb Projets	NB ONG	Nb Groupm	Infrants									
1	Collah	Boke	1	1	4		1	6	5	27	100	2	385	
2	Killar	Boke	2	1	3			3	9	11	8	7	85	
3	Malenta	Boke			1		1	4	2	32	23	11	8	
4	Termasse	Boke	1		4		1	6	6	21	24	4	2	142
5	Koba	Kindia			1		1	3	2	15	15	12		75
6	Missira	Kindia			5		1	3	3	19	41	6		219
7	Tourkoun	Kindia			1			2	2	10	17	2	2	62
8	Beindougou	Faranah	1				0	6	3	16	9		4	168
9	Sangoya	Faranah	1					4	4	12	39	2		120
10	Kobikoro	Faranah		1			1	4		25	52	3		90
11	Gberedou-Bar	Kankan												
12	Moribadou									3	8			
13	Beindou	Guékédou						10	2	8	48			366
14	Quendekere	Guékédou	1		2		1	6	2	4	75	1		135
15	Vasseridou	Guékédou												
16	Herleo	Labé			1			3	1	25	42		5	130
17	Poredaka	Labé			2		1	13	3	27	183	9	0	680
18	Donghol Touma				4		1	30	17	179	446		51	1634
19	N'zon							2	0	15	43			100
20	Wamey	N'zérékoré	2	1	1		1	9		21	300	4		499
21	Koro		1				1	2	1	6	40			100
22	Kokota		1	1	3		1	7	2	28	228	8	4	285
Nombre de sites étudiés			9	5	13	4	13	19	17	20	20	12	10	18
Moyenne			41%	23%	59%	18%	59%	86%	77%	25	87	6	8	293
STD										36	113	4	15	364
Max										179	446	12	51	1634
Min										3	8	1	0	62

3. DONNÉES DE BASE DES VILLAGES ENQUÊTÉS POUR L'ANNÉE 1996

199

ENQUETES octobre 1996

Sites témoins

Villages Sélectionnés	BTGR	Trafic Hebdo	Trafic marché	Nb personne marché	Nb Transporteurs	Distance	Temps	Vitesse Hor Moyenne	Coût/tonne marchandise	coût passager	Nb Commerçant	Nb Etalagistes	Nb Tickets taxe	Nb mois sans trafic	
1	Diguity	Boké	8	6	400	6	53	3	17.7	55000	2500	10	24	50	4
2	Tarhoye	Kindia	5	2	1050	2	45	6	7.5	55000	3000	15	32	30	0
3	Sourougamba	Faranah	0				20			3000					12
4	Laya Komboya	Faranah	4	0			8.5	1.5	5.7	20000	1500	0	3	0	4
5	Farawindou	Faranah	16				14	1.5	9.3	1000					3
6	Faindou	Guékédou	2	2	1000	2	32	2	16.0	25000	1500	15	40	50	4
7	Dabadou	Kankan	0			0	15	1	15.0	20000	1000	0	3	0	12
8	Massarenabakoro	Kankan	2	1	1230	1	45	3.5	12.9	25000	3000	1	3	0	7
9	Kanfrandou	Kankan	0	0	192	0	16				0	3	0	0	9
10	Kembara	Labé	6	6	1285	6	26	2.5	10.4	12500	2000	20	250	300	4
11	Sambalde	Labé	0	0		0	8				0	0	0	0	12
12	Toury	Labé	32	4	500	3	9	0.8	11.3	9000	450	9	25	0	0
13	Djinka	Labé	10				10	0.5	20.0						6
14	Alphaya	Mamou	50	13	200	6	25	0.5	50.0	20000	1500				0
15	Samba-barry	Mamou	8	4	1300	2	23	2	11.5	25000	2000	30	120	0	2
16	Kaffa	Mamou	12	6	2500	6	25	2	12.5	15000	1500	25	150	100	0
17	Balimou	N'zérékora	44	20		5	9	0.5	18.0	8000	400		4		0
18	Koule	N'zérékora	9	8	500	8	15	0.6	25.0	20000	1000	15	45	100	2
Nombre de sites étudiés			18	14	11	14	18	15	13	15	13	14	13	18	
Moyenne			12	5	923	3	22	1.9	11.9	23800	1690	11	59	48	5
STD			15	5	644	3	13	1		14365	847	10	71	81	4
Max			50	20	2500	8	53	6		55000	3000	30	250	300	12
Min			0	0	192	0	8	0.5		8000	400	0	0	0	0

105

ENQUETES octobre 1996

Villages	Sélectionnés	BTGR	Superficies emblavées										
				riz	Fonio	café	manioc	arachides	maïs	sorgho/mil	coton	autres	
1	Diguity	Boké	277	103	10		20	120	20	4			
2	Tanhoye	Kindia	84	45			2	25	2	10			
3	Sourougambe	Faranah	47	25			6	12	4				
4	Laya Komboya	Faranah	69	45	2.5		16	3	2		0.75		
5	Farawindou	Faranah	45	10			10	10	15				
6	Feindou	Guékédou	162	85		50	12	15					
7	Dabadou	Kankan	330	182	22		76	43	5			2	
8	Massarenabakoro	Kankan	535	250	80		90	54	61				
9	Kanfrandou	Kankan	236	60	25		52	49	50				
10	Kembera	Labé	300	140	30		25	90	15				
11	Sambalde	Labé	71	50	3		2	6	2	5	3		
12	Touny	Labé	115	20	40		10	15	25			5	
13	Djinka	Labé	113	12	33		28	14	26				
14	Alphaya	Mamou	330	56	60		65	5	18	0.5		125	
15	Samba-barry	Mamou	280	80	60		25	50	65				
16	Kaffa	Mamou	200	85	55		30	15	15				
17	Balimou	N'zérékore	151	80		25	38	4	4				
18	Koule	N'zérékore	143	90		40	9	2	1.5	0.5			
Nombre de sites étudiés			18	18	12		3	18	18	17	5	2	3
Moyenne			194	79	36		38	29	30	19	4	2	44
STD			126	60	24		10	25	32	20	4	1	57
Max			535	250	80		50	90	120	65	10	3	125
Min			45	10	2.5		25	2	2	1.5	0.5	0.75	2

ENQUETES octobre 1996

Villages Selectionnés	BTGR	Volume total drainés/mois	cultures vivrières							Agrumes	
			riz	Fonio	café	manioc	banane	huile rouge	arachides	Fruits	autres
1 Diguity	Boké	3.1	1200	300		150	20	160	1250		
2 Tarihoye	Kindia	24.3	16000					320	8000		
3 Sourougambe	Faranah										
4 Laya Komboya	Faranah	2.1	400	200		300	800		5	400	
5 Farawindou	Faranah	62.0			2000		60000				
6 Feindou	Guékédou	25.4	1000			2000	16000	400	1500	1000	3500
7 Dabadou	Kankan	10.8	2600	1300		3200	350		800		2500
8 Massarenabakoro	Kankan	12.9	1600	2100		1800	320		2700	420	4000
9 Kanfrandou	Kankan	6.0	1920	2500		800			750		
10 Kembera	Labé	16.8	1200	600			4000		8000		3000
11 Sambalde	Labé	0.9	90						800		
12 Touny	Labé	2.7	200	300			500		500	900	300
13 Djinka	Labé	4.7		100		200	3000		50	800	500
14 Alphaya	Mamou	21.0	1500	1300		800	1500		1200	8000	6700
15 Samba-bary	Mamou	2.9	400	700		1100	323		300	100	
16 Kaffa	Mamou	7.9	800	1000			1600		2500	800	1200
17 Balimou	N'zérékore	41.2	30000		6000	900	350	1600	800	1500	
18 Koule	N'zérékore	112.2	75000		2000	6000	27000	810	1000		400
Nombre de sites étudiés		17	15	11	3	11	14	5	16	9	9
Moyenne		21	9	1	3	2	8	1	2	2	2
STD		28	19332	756	1886	1648	16166	518	2421	2313	2002
Max		112.21	75000	2500	6000	6000	60000	1600	8000	8000	6700
Min		0.89	90	100	2000	150	20	160	5	100	300

101

ENQUETES octobre 1996

Villages	Sélectionnés	BTGR	Cultures					Élevages				
			fruitières	oranges	banane	manguier	avocatier	colatier	bovins	ovins	caprins	volaille
1	Diguity	Boké	22.2	0.5	20	0.7	0.4	0.6	1539	4007	4932	
2	Tarihoys	Kindia	51	15	1	25	10		172	28	89	
3	Sourougambe	Faranah	1	0.5		0.5			345	35	28	
4	Laya Kombeya	Faranah	6.2	1	5		0.2		2454	528	360	
5	Farawindou	Faranah	25		25					100		
6	Feindou	Guékédou	24	5	10	1	3	5	41	60	30	
7	Dabadou	Kankan	3	1	2				763	442	228	
8	Massarenabakoro	Kankan	123	18	22	35	36	12	270	632	490	
9	Kanfrandou	Kankan	51.5	18	13	20		0.5	263	185	462	
10	Kembera	Labé	6	2	1	2	1		416	92	410	
11	Sambalde	Labé	5.3	1.3		4			616	199	253	
12	Touny	Labé	65.3	40	10	15	0.3		570	809	650	
13	Djinka	Labé	4.2	1.3	0.6	2	0.3		495	70	1345	
14	Alphaya	Mamou	39	12	5	14	8		1250	1450	580	
15	Samba-barry	Mamou	11	4	2	1	4		1165	263	738	
16	Kaffa	Mamou	21	7	2	8	4		1957	308	673	
17	Balimou	N'zérékore	34.5	3.5	21	2	5	3	6	105	115	
18	Koule	N'zérékore	51	10	20	1	20			150	205	
Nombre de sites étudiés			18	17	16	15	13	5	16	18	17	0
Moyenne			30	8	10	9	7	4	770	526	682	
STD			30	10	9	10	10	4	691	913	1109	
Max			123	40	25	35	36	12	2454	4007	4932	
Min			1	0.5	0.6	0.5	0.2	0.5	6	28	28	

ENQUETES octobre 1996

	Villages Sélectionnés	BTGR	Organisation de la Production				Centre santé-salles		Nb forages	Nb artisans	maisons			Nombre d'élèves
			Nb Projets	NB ONG	Nb Groupm	Artisans	classe	maisons tôles			maisons semi-dur	maisons dur		
1	Diguité	Boké			3		1	2	2	20	31	30	1	70
2	Tarihoie	Kindia			3		1	2	2	2	9	9		58
3	Sourougambe	Faranah							1					
4	Laya Komboya	Faranah	1	1				1	1	16	19			43
5	Farawindou	Faranah	1		3	1				2	40			
6	Feindou	Guékédou												140
7	Dabadou	Kankan	1		15			1		5	5	2	3	45
8	Massarenabakoro	Kankan			3					7	5	2		
9	Kanfrandou	Kankan								1	5	2		
10	Kembera	Labé				1		2	2	15	12	2		86
11	Sambalde	Labé	1		2	1		5	2	19	12	1		172
12	Touhy	Labé			3		1	3	2	32	120	115	5	130
13	Djinka	Labé			2			4		60	75	73	2	145
14	Alphaya	Mamou	2					2	2	18	56	11	0	78
15	Samba-barry	Mamou		1	1		1	3		40	70	47	23	113
16	Kaffa	Mamou		2	1	1	1	3	1	30	78	4		145
17	Balimou	N'zérékore	2	1	3		1	4	1	55	240	15	4	41
18	Koufe	N'zérékore	4	2			1	6		6	152	150	2	300
Nombre de sites étudiés			7	5	11	4	7	13	10	16	16	14	8	14
Moyenne			39%	28%	61%	22%	39%	72%	56%	21	58	33	5	112
STD										18	63	46	7	67
Max										60	240	150	23	300
Min										1	5	1	0	41

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en octobre 96

Villages Sélectionnés	BTGR	Trafic Hebdomadaire	Trafic tour de mar marché	Nb personnes Nb Transporteurs	Distance	Temps	Vitesse Moyenne	Hor Cout/tonne marchandis	Coût passager	Nb Commerçan	Nb Etalagistes	Nb Tickets taxe	Nb mois sans trafic		
1	Coliakh	Boké	72	20	3500	20	32	60	32.0	10000	2000	16	49	100	0
2	Kitar	Boké	55	14	900	5	84	120	42.0	15000	1500	30	80	50	0
3	Malanta	Boké	15	14	950	4	106	240	26.5	50000	3000	4	0	3	0
4	Terresse	Boké	48	13	1630	7	75	120	37.5	10000	2000	155	130	130	0
5	Koba	Kindia	25	6	1225	6	73	120	36.5	20000	2000	7	200	200	0
6	Misira	Kindia	17	9	1875	8	93	150	37.2	30000	3000	30	150	120	0
7	Tourkoun	Kindia	12	8	3000	4	22	30	44.0	10000	1000	10	150	300	0
8	Beindougou	Faranah	103	6	150	4	28	60	28.0	10000	1500		3	0	0
9	Sangoya	Faranah	160	8	360	7	45	60	45.0	20000	2500	15	30	0	0
10	Kobikoro	Faraneh	32	2	250	1	69	120	34.5	20000	4000		7	0	0
11	Gbarédou-Beranani	Kankan	10	4	2632	4	30	78	23.1	18500	1500	22	196	253	0
12	Morbadou	kankan	40	1	50	1	37	60	37.0	18500	1500	8	12	0	0
13	Beindou	Guékédou	53			6	20	45	26.7	12000	1000		5	0	0
14	Quandekere	Gueckedou	61	21	3500	21	42	60	42.0	10000	2000	90	400	88	0
15	Vassendou	Gueckedou	204	18	600	18	40	90	26.7	20000	1500	14	16	0	0
16	Herico	Mamou	34			2	62	90	41.3	20000	2500	1	7	0	0
17	Poredaka	Mamou	269	168	15000	40	56	105	32.0	20000	2500	15	265	1600	0
18	Donghol-tourna	Mamou	272	95	5630	50	60	90	40.0	8000	2000	112	140	280	0
19	N'zon	N'Zérékoré	26	5	630	4	17	28	36.4	6500	500	3	14	220	0
20	Womay	N'Zérékoré	263	237	8000	35	9	12	45.0	5000	500	90	150	0	0
21	Koro	N'Zérékoré	151			8	19	35	32.6	10000	1500	5	10	0	0
22	Kakota	N'Zérékoré	46	10	910	8	15	20	45.0	5000	500	15	24	502	0
Nombre de sites étudiés			22	19	19	22	22	22		22	22	19	22	21	22
Moyenne			69	35	2673	12	47	1.4	34.6	15641	1518	34	93	174	0
STD			87	62	3528	13	27	51	Km/h	9745	860	43	103	346	0
Max			272	237	15000	50	106	240		50000	4000	155	400	1600	0
Min			10	1	50	1	9	12		5000	500	1	0	0	0

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en octobre 96

Villages Sélectionnés	BTGR	Superficies														
		emplantées	riz	Fonio	café	manioc	arachides	maïs	sorgho/mil	coton	autres					
1	Colliah	Boké	350	120	60			120								50
2	Kiliar	Boké	597	150	90		90	85		13	34	55				80
3	Malenta	Boké	890	250	100		120	200		150						70
4	Termesse	Boké	200	54	26		8	88		7	12	2				3
5	Koba	Kindia	250	100				50	70	15	15					
6	Missira	Kindia	147	147												
7	Tourkoun	Kindia	212	150	12		17	25		5	3					
8	Beindougou	Faranah	183	85	25		26	45				1.75				
9	Sangoya	Faranah	215	90	5		50	70								
10	Kabikoro	Faranah	329	115	90	10	60	40		10	3	1				
11	Gberedou-Baranam	Kankan	707	139	206			308	25	29						
12	Moribadou	kankan	765	250	145	18	253	49	50							
13	Beindou	Guékédou	180	60	4	65	13	20	6							12
14	Ouendekere	Gueckedou	108	84		18	2	0	2							2
15	Vassendou	Gueckedou	92	59			8	15	10							
16	Herico	Mamou	167	35	19	6	30	18	20		1					38
17	Poredaka	Mamou	90	18	27	9	7	15	12		2					
18	Donghol-touma	Mamou	936	600	160	9	52	97	18							
19	N'zon	N'Zérékoré	245	120		54	38	23	7		3					
20	Womey	N'Zérékoré	91	30		55	6									
21	Koro	N'Zérékoré	146	25		105	10	6								
22	Kokota	N'Zérékoré	324	150		106	35	20	6	7						
Nombre de sites étudiés			22	22	14	11	20	20	16	9	4	7				
Moyenne			328	129	69	41	59	52	23	9	15	38				
STD			261	120	62	36	80	47	35	10	23	30				
Max			936	600	206	106	308	200	150	34	55	80				
Min			90	18	4	6	2	0	2	1	1	2				

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en octobre 96

Villages Sélectionnés	BTGR	Volume total draines/mois	cultures vivrières						Agrumes			
			riz	Fonio	café	manioc	banane	huile rouge	arachides	Fruits	autres	
1 Coliah	Boké	24.2	4000	2000					3200	15000		
2 Kitrar	Boké	13.8	2400	1600		6000				1800	2000	
3 Malenta	Boké	18.5	3500			8000				2500		4500
4 Termesse	Boké	27.6	16000	4800						4800		2000
5 Kaba	Kindia	66.0	36000			16000	2000	2000	2000	8000		2000
6 Missira	Kindia	133.6	64000				4000	9600	56000			
7 Tourkoun	Kindia	142.0	54000	12800		36000		3200	36000			
8 Beindougou	Faranah	46.0	32000	12000				2000		8		
9 Sangoya	Faranah	8.3	600	320		2520				820	4000	
10 Kobikoro	Faranah	23.7		8800		8900				4000	2000	
11 Gberedou-Baranani	Kankan	42.6		24000		13000				5600		
12 Moribadou	kankan	52.4	6400	8000		8000	1200			10800	2000	16000
13 Beindou	Guékédou	112.0	8000			12000	60000				32000	
14 Ouendekere	Gueckedou	142.8	16000	400		72000	48000	1600	800	4000		
15 Vasseridou	Gueckedou	409.6	3200		400	2400	400000		2400			1200
16 Henco	Mamou	122.0	61000	1600		12000	160	1240	8000	6000	32000	
17 Poredaka	Mamou	109.8	2000	4000	200	1200	8000	2400	48000	36000	8000	
18 Donghol-tourna	Mamou	96.5	40000	2000		2500	30000		10000	12000		
19 N'zon	N'Zérékoré	74.9	6000		2400	48000	12000	2500	4000			
20 Womey	N'Zérékoré	76.0	8000		40000	2800	12000	4800	5600	2800		
21 Koro	N'Zérékoré	80.0	28000		32000	2000	4000	8000	6000			
22 Kokota	N'Zérékoré	76.0	10000		5000	17000	24000	16000	4000			
Nombre de sites étudiés		22	20	13	6	18	14	11	21	10	7	
Moyenne		86	20	6	13	15	43	5	11	10	9	
STD		82	20321	6542	16270	18259	100507	4321	15247	12227	10400	
Max		409.6	64000	24000	40000	72000	400000	16000	56000	36000	32000	
Min		8.26	600	320	200	1200	160	1240	8	2000	1200	

1/2

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en octobre 96

	Villages Sélectionnés	BTGR	Cultures fruitières					bovins				ovins		caprins		volaille		
			oranges	banane	manguier	avocalier	autres											
1	Collah	Boké																
2	Killar	Boké	29	8	1	20					5926	1862	1147	760				
3	Maienta	Boké	98	15	62	13	8				16364	2842	4870	985				
4	Termesse	Boké	53	13	12	28					1224	171	229					
5	Koba	Kindia	45	20	3	13	2	7										
6	Missira	Kindia	33	17		13	1	2										
7	Tourkoun	Kindia	30	13	9	4	2	2			326	44	32					
8	Beindougou	Faranah	27	7	13	7					319	139	63					
9	Sangoya	Faranah	80	30	5	20	25				1217	527	444					
10	Kobikoro	Faranah	75	19	5	30	13	8			6572	1264	995					
11	Gboredou-Baranam	Kankan	47	3		43		1			6401	1723	1911					
12	Moribadou	kankan	53	18	13	20	1	1			6911	2569	3001					
13	Beindou	Guékédou	22	2	14	3	1	2			72	65	70	225				
14	Ouendekere	Gueckedou	65	4	50	8	2	1			0	47	44					
15	Vassendou	Gueckedou	63	2	60	1					5029	981	644	100				
16	Herico	Mamou	28	12	5	8	3				1582	324	482					
17	Poretaka	Mamou	60	15	8	20	15	2			1064	2495	1497					
18	Donghol-touma	Mamou	109	50	23	20	15	1										
19	N'zon	N'Zérékoré	25	2	10	7	5	1			0	610	450	370				
20	Womey	N'Zérékoré	62	16	15	10	10	11			5	32	500	600				
21	Koro	N'Zérékoré	34	2	30	2					0	540	396	9000				
22	Kokota	N'Zérékoré	43	15	15	6	7				0	60	160	600				
	Nombre de sites étudiés		21	21	19	21	15	12			18	18	18	8				
	Moyenne		51	13	19	14	7	3			2945	905	941	1580				
	STD		24	11	18	10	7	3			4155	950	1214	2817				
	Max		109	50	62	43	25	11			16364	2842	4870	9000				
	Min		22	2	1	1	1	1			0	32	32	100				

Villages réhabilités ou en cours de réhabilitation en octobre 96

Villages Sélectionnés	BTGR	Organisation de la Production				Centre santé/salles classe	Nb forages	Nb artisans	maisons tôles	maisons semi-dur	maisons dur	Nombre d'élèves		
		Nb Projets	NB ONG	Nb Groupm	Intrants									
1	Coliati	Boké	1	1	4	1	6	5	27	100		2	385	
2	Kitar	Boké	1		1	1	2	4	9	23	18	8	76	
3	Malenta	Boké	1		1	1	3	33	13	34	5	29	141	
4	Termesse	Boké		1	4	1	4	42	15	24	5	3	125	
5	Koba	Kindia			1	1	3	3	14	10	9	1	114	
6	Missira	Kindia	1		13	1	6	3	14	57	54	3	256	
7	Tourkoun	Kindia			1		2	2	15	47	39	8	45	
8	Beindougou	Faranah	3			1	3	3	10	13	7	6	147	
9	Sangoya	Faranah		1		1	5	4	1	39	37	2	123	
10	Kobikoro	Faranah	1		1	1	3		7	68	4		106	
11	Gberedou-Baranam	Kankan				1	10	5	15	15	3		521	
12	Moilbadou	Kankan	1				1		2	9	3	2		
13	Beindou	Guékédou	2	2	5	1	10	2	8	43	2	2	406	
14	Ouendekere	Gueckedou	1	1	2	1	9	2	4	79	3		151	
15	Yassendou	Gueckedou	1		3	1	1		5	42	1			
16	Herico	Mamou			1		3	1	26	47		6	126	
17	Paredaka	Mamou	1	1	6	1	14	35	28	202			817	
18	Donghol-touma	Mamou			5	1	30	17	179	446		51	1634	
19	Nzan	N'Zérékoré	2		3		3	1	9	108	106	2	151	
20	Womey	N'Zérékoré	2	1	1	1	11	2	25	312	5	3	579	
21	Koro	N'Zérékoré	1	1	2	1	2	1	4	150	4		142	
22	Kokoia	N'Zérékoré	2		7	1	11	2	15	129	13	5	321	
Nombre de sites étudiés			15	8	18	5	17	21	19	22	22	18	16	20
Moyenne			68%	36%	82%	23%	77%	95%	86%	20	91	18	8	318
STD										36	105	26	13	360
Max										179	446	106	51	1634
Min										1	9	1	1	45

4. QUELQUES ILLUSTRATIONS DE PISTES, AVANT ET APRÈS LA RÉHABILITATION

115

IMPACT SUR LES MARCHES



Le marché de Coliah, sur la piste Boffa-Coliah, s'est considérablement développé, bien que la piste ne soit pas encore réhabilitée sur tout son linéaire, en Juin 1996.



Le marché de Timbi-Madina, sur la piste Oré Passo -Timba-Madina, a connu un essor considérable depuis la réhabilitation de la piste, en 1994. Plusieurs milliers de personnes viennent acheter et vendre leurs produits. Ces photos, prises en Juin 1996, donnent un aperçu de l'importance de ce marché.



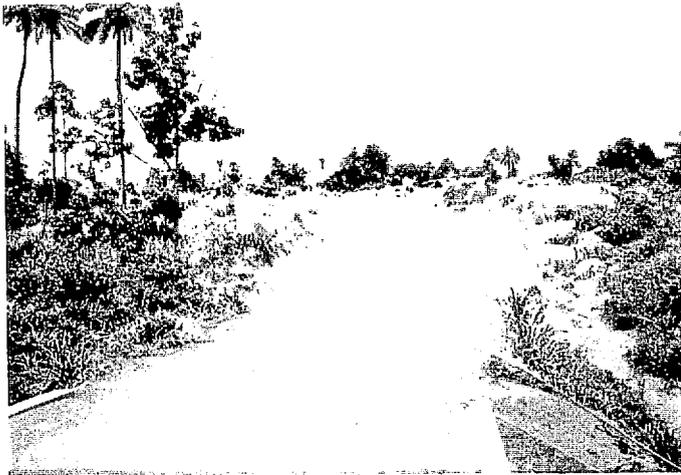
VUES DE QUELQUES PISTES REHABILITEES



Entrée du Village de Koroh, Juin 1996



Piste Touba-Malenta,, Juin 1996



Piste Lola-Gbata, Juin 1996



Piste Lola-Lainé, Juin 1996



Piste Pita-Télimélé, à l'approche de Donghol-Touma, Juin 1996



Piste Lola-Lainé en Novembre 1994,



En Juin 1996, cette même piste connaît un trafic important





En Juin 1996, les véhicules peuvent enfin circuler, après de nombreuses années sans trafic



La Piste au niveau du Village de N'Zon, en Novembre 1994, avant sa réhabilitation.

L'ancien et le nouveau pont à l'entrée de Lainé, sur la piste Lola-Foumbadou



L'entrée du Village de Koro, sur la piste Koulé-Makposou, en Juin 1996



Piste de Pamporé à Gouécké, en Juin 1994



et en Juin 1996



121

Piste de Lola à Gbata, en Juin 1994



La même piste, en Juin 1996



122

Piste de Boffa à Kolia,



en cours de réhabilitation en Juin 1996



Piste Lola-Foumbadou en Novembre 1994,

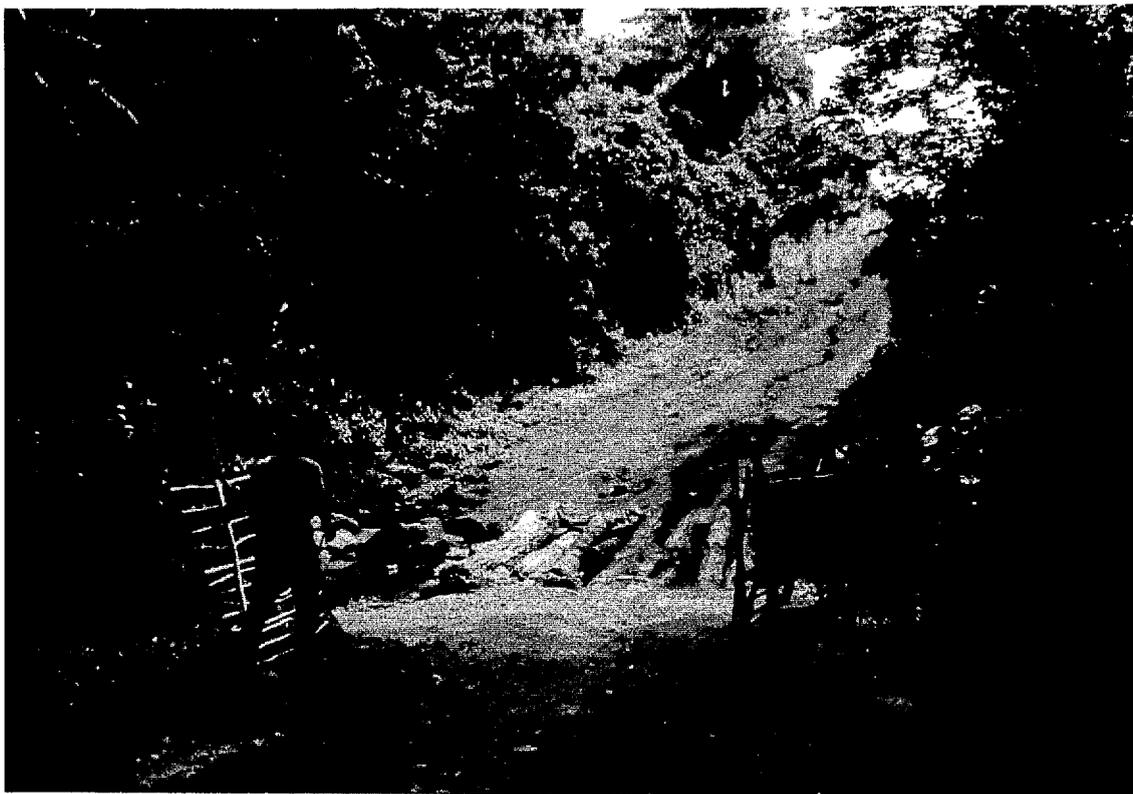


En Juin 1996, les véhicules relient sans difficultés Lola à Foumbadou



129

Pont dangereux en bois, en Novembre 1994,
avant la réhabilitation de la piste Lola-Gbata.



En Juin 1996, un pont en dur permet le passage des véhicules tout au long de l'année



125